Mittlere und neuere Geschichte.

Die deutsche Bagdadbahnpolitik im Urteil der Entente-Publizistik.

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde
bei der Hohen Philosophischen Fakultät der Schlesischen
Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau

vorgelegt von

Günther Krebs
aus Breslau

Promotion: 8. 11. 33

BRESLAU 1933
Druck: Hochschulverlag Karl Vater, Breslau 5, Siebenhufener Str. 11-15

Gedruckt mit Genehmigung der Hohen Philosophischen Fakultät der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau.

Referent: Professor Dr. Andreae
Korreferent: Professor Dr. Beyerhaus
Examen rigorosum: 14. Juni 1933

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Dem Andenken meines Vaters

Inhaltsverzeichnis

I. Kapitel:
Die „friedliche Durchdringung der Türkei". — Ihre ökonomischen und politischen Ursachen 11

II. Kapitel:
Die „Question d'Orient". — Ideologische Motive des französischen Widerstandes 25

III. Kapitel:
Die dynamischen Interessen des historischen Rußland. — Ihre Durchkreuzung durch den deutschen „Drang nach dem Osten" 46

IV. Kapitel:
Sympathische Aufnahme des Bagdadplanes in England 54

V. Kapitel:
Wandel der englischen Meinungsbildung. — Der ententistische Widerstand auf gemeinsamer Linie. — Fluktuationen innerhalb der Entente 64

Literaturverzeichnis

Aublé, Emile: Bagdad, son Chemin de Fer, son Avenir. Paris 1917.

Bardoux, Jacques: La Politique Etrangère de l'Empire Allemand. Questions Diplomatiques et Coloniales. 1905. Vol 20. S. 234.

Bennet, T. I.: The Past and Present Connection of England with the Persian Gulf. Journal of Society of Arts. 1902. (Juni).

Bérard, Victor: Le Sultan, l'Islam et les Puissances. Paris 1907.

Bertrand, L.: Les Ecoles d'Orient. Revue des deux Mondes. 1909. Vol 153. S. 830 ff.

Blankenhorn: Die Hedschasbahn. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde. Berlin 1907.

Bohler, Henry: Le Chemin de Fer de Bagdad. Questions Diplomatiques et Coloniages. Vol. 15. 1903. S. 273 ff.

Brüning, A. P.: Die Entwicklung des ausländischen speziell überseeischen deutschen Bankwesens. Heidelberger Dissertation von 1907.

Caix, Robert de: La Question de Bagdad après Potsdam. Questions Diplomatiques et Coloniales Vol. 31 1911.

Le Chatelier, Alfred: La Conquête du Monde Musulman. Novemberheft 1911 der Revue Musulmane.

Chéradame, Andrée: La Question d'Orient. Paris 1903.

Chesney, Francis: Survey of Euphrates and Tigris Rivers with Geographic and Historical Notices. 2. Vol. London 1850.

Delbrück, Hans: Das Erbe Bismarcks. Berlin 1915.

Driault, Edward: La Question d'Orient. Paris 1921.

Earle, Edward Mead: Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway. New York. 1923.

Farrer, I. A.: Europäische Politik unter Eduard VII. Deutsche Ausgabe von Caro. München 1925.

Fay, Sidney B.: The Orgins of the World War. 2 Bde. New York 1929. Deutsche Ausgabe 1930.
Fraser, David: The Short Cut to India. London 1909.
Fraser, Lovat: The Future of Turkey in Asia. National Review. 1913 S. 1077 ff.
Friedjung, Heinrich: Das Zeitalter des Imperialismus. Berlin Bd. I, 1919 und Bd. II, 1922.
Fullerton, W. M.: Problems of Power. New York 1915.
Gibbons, H. A.: The Reconstruction of Poland and the Near East. New York 1917.
Gooch, G. P.: Germany. 1925. deutsch von Kühlmann. Berlin 1925.
— History of the Modern Europe. 1878-1919. London 1922.
— Cambridge History of British Foreign Policy. 3 Bde. Cambridge 1923.
Grothe, Hugo: Die Bagdadbahn und das Schwäbische Bauernelement in Transkaukasien und Palästina. Münchener Dissertation von 1902.
Gwinner, Arthur v.: The Bagdad Railway and the Question of the British Cooperation. Juni-Heft des „Nineteenthy Century and after". 1909.
Hartmann, N.: Islam Mission, Politik. Leipzig 1912.
Hecker, C.: Die Eisenbahnen in der asiatischen Türkei. Archiv für Eisenbahnwesen. 37. Jahrgang 1914.
Helfferich, Karl: Der Weltkrieg. Bd. I. Berlin 1919.
— Georg von Siemens. Berlin 1921/23.
Helfferich, Karl: Deutsche Türkenpolitik. Berlin 1921.
Henry, René: L'Asie Turque et le Chemin de Fer de Bagdad. Paris 1908.
Herzfeld: Ueber die historische Geographie von Mesopotamien. Pertermanns Mitteilungen. 1909.
Hoepli, Henry: England im Nahen Osten. Erlanger historische Abhandlungen. 1931.
Herkenberg, K. O.: The Times und das deutsch-englische Verhältnis im Jahre 1898. Stuttgart 1925.
Hogarth, D. G.: The Bagdad Railway. National Review Mai 1902.
Ibbeken, Rudolf: Das außenpolitische Problem Staat und Wirtschaft in der deutschen Reichspolitik 1880—1914. Münchener Dissertation 1928.
Ilitch, Alexandre: Le Chemin de Fer de Bagdad au Point de Vue Politique, Economique et Financier, ou l'Expansion Allemande en Orient. Brüssel 1913.

Imbert, Paul: Le Chemin de Fer de Bagdad. Questions Diplomatiques et Coloniales. Vol. 24. 1907.
Johnston, Harry: Common Sense in Foreign Policy. London 1913.
Kjellen, Rudolf: Die politischen Probleme des Weltkrieges. Uebersetzt von Fr. Stieve. Leipzig-Berlin 1918.
Kjellen-Haushofer: Die Großmächte vor und nach dem Weltkrieg. 2. Aufl. Berlin 1930.
Koeppen, F. v.: Moltke in Kleinasien. Hannover 1883.
Korff, S. A.: Russia's Foreign Relations during the Last Half Century. New York 1922.
Lagier, C.: Bycance et Stambul; nos Droits Français et nos Missions en Orient. Paris 1905.
Lamy, Etienne: La France du Levant. Le Voyage de l'Empereur Guillaume II. Revue des deux Mondes. Vol. 151. 1899.
Lee, Sidney: Eduard VII. 2 Bde. Dt. A. Dresden 1928.
Letailleur, E.: Les Capitalistes Français contre la France. Paris 1916.
Lewin, Evans: The German Road to the East. London 1917.
Linnebrink, D.: Die englisch-russische Entente vom 31. 8. 1907 und Deutschland. Münstersche Dissertation von 1930.
Lynch, H. F. B.: The Bagdad Railway. Fortnightly Review. Vol. 89. 1911.
Marchand, H.: Les Questions d'Arabie: Le Jemen, Mascate et Koweit. Questions Diplomatiques et Coloniales. Vol. 31. 1911.
Mitroffanow, Paul v.: Briefe an Delbrück. Preuß. Jahrbuch. Bd. 156. 1914.
Moltke, H. K. B., Graf von: Briefe über Zustände und Begebenheiten in der Türkei aus den Jahren 1835—39. Ed. von G. Hirschfeld. 7. Aufl. Berlin 1911.
Naumann, Friedrich: Asia. Berlin 1898.
— Mitteleuropa. Berlin 1915.
Parker, Alwyn: The Bagdad Railway Negotiations. Quarterly Review. Oktober 1917.
Pavlovič, M. P.: Imperializm i borba za velikie železnye dorogi i morskie puti buduščego. Moskau 1919.
Pinon, René: Le Protectorat Français en Orient Questions Diplomatiques et Coloniales. Vol. 25. 1908.
Pinon, René: L'Europe et l'Empire Ottoman. Paris 1908.

Rabbath, E.: L'Evolution Politique de la Syrie sous Mandat. Paris 1928.
Radek, Karl: Artikel „Die Bagdadbahn" in: Bolšaja Sovetskaja Enciklopedija Bd. IV. S. 303 ff.
Richter, Julius: Mission und Evangelisation im Orient. Bd. II der allgemeinen evangelischen Missionsgeschichte 2. Aufl. Gütersloh 1930.
Riesser, J.: Die deutschen Großbanken und ihre Konzentration. Jena 1910.
Rhode, Hans: Der Kampf um Asien. 2. Bde. Stuttgart 1924.
Rohrbach, Paul: Weltpolitisches Wanderbuch, Leipzig 1916.
— Die Bagdadbahn. Berlin 1911.
— Deutschland unter den Weltvölkern. Berlin 1913.
— Rußlands Kriegsziel. Deutsche Politik. Heft 4. 1916.
Sarolea, Charles: The Bagdad Railway and German Expansion. London 1907
Schäfer, Carl: Ziele und Wege der jungtürkischen Wirtschaftspolitik. Berlin 1913.
— Deutsch-türkische Freundschaft. In „Der deutsche Krieg". Stuttgart-Berlin 1914.
— Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik. Weimar 1916.
— Geschichte der deutschen Orientmission. Potsdam 1932.
Schiemann, Theodor: Deutschland und die Große Politik. Berlin 1902 ff.
Schmidt, H.: Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei. Berliner Dissertation von 1913.
v. Schulze-Gävernitz, Gerhard: Die deutsche Kreditbank. Grundriß der Soz.-Oekonomie. V. 2. 1915.
Seeley, J. R.: The Expansion of England. 1883 Deutsch von K. A. v. Müller. Leipzig-Berlin-Stuttgart 1928.
St. Yves, G.: Les Chemins de Fer Français dans la Turquie d'Asie. Paris 1914.
Tour, Jean Imbert de la: Le Chemin de Fer de Bagdad et l'Opinion Anglaise. Questions Diplomatiques et Coloniales. Vol. 15. 1903.
Willcocks, William: The Irrigation of Mesopotamia. London 1911.
Zühlke, Herbert: Die Rolle des fernen Ostens in den politischen Beziehungen der Mächte 1895—1905. Historische Studien. E. Ebering. Berlin 1929.

The Focus of Asiatic Policy by X. National Review. Juni 1901.
The Bagdad Railway by X. In „The Edinbourgh Review." Oktober 1907.
Peace and the Bagdad Railway, by Dämon. Fortnightly Review. 1921. Vol. 110.
India, what has become of Anglo-German Agreement? By Asiaticus. National Review. Februar 1915.
La Politique Allemande et le Protectorat des Missions Chatoliques. Revue des deux Mondes. 1898. Vol. 149.

*

British Dokuments on the Origins of the War. 1898—1914. Ed. by G. P. Gooch and Temperly. Zitiert: B. D. Vol. II Kap. XII, p. 174 ff. Vol. VI. Kap. 46, p. 325 ff.
Die Große Politik der europäischen Kabinette; wie zitiert (G. P.). Insbesondere:
Bd. 25,1. Kap. 186.
Bd. 27,2. Kap. 8
Weber, Christoph: Das Deutschtum im Ausland. Berlin 1925.

I. Kapitel.

„Nirgends sonst", so schreibt der repräsentative Historiker Englands,[1]) „hat die Bereitstellung von Krediten für industrielle Unternehmungen eine so führende Rolle gespielt wie in Deutschland".

Eine einfache Konstatierung, so scheint es bei flüchtigem Lesen, enthält die Formulierung von G. P. Gooch, und doch ist in ihr die ganze Tragweite der imperialistischen Politik Deutschlands zum Ausdruck gekommen. Die deutsche „Weltpolitik" mit ihrem vorwiegend wirtschaftlichen Gehalt hat bei den Großmächten der alten und neuen Welt nicht das Echo gefunden, das sie erwartet hat. Wenn man von den wenigen Ausnahmen, wie beispielsweise Harry Johnston's[2]) programmatischen Vorschlägen zur Aufteilung der Welt absieht, die Deutschlands Ausdehnung begrüßen „in dem Sinne des Ohm Krüger'schen Gleichnisses von der Schildkröte, die ihren Kopf aus der Schale hervorsteckt", ist die Rückspiegelung, die die „Weltpolitik" in der „Weltmeinung" gefunden hat, nicht in dem Sinne erfolgt, den die Aera des neuen Kurses erwartet hat. Das gilt für die kolonialen Wünsche ebenso wie für die handelspolitischen Interessen in China und in der Türkei. Erst nach dem Kriege hat besonders in Amerika der friedliche Wunsch des deutschen Unternehmertums, daß seine Dienste „die Kaufkraft und Prosperität der Märkte entwickeln, ebenso wie sie den Mechanismus des internationalen Warenaustausches ölen sollten", verspätet und vereinzelt eine nachträgliche Anerkennung gefunden[3]).

Das amerikanische Interesse an dem politischen Vorgehen im „Nahen Osten" und an der Erforschung der dortigen historischen Verdichtungen, wie sie sich im ersten Jahrzehnt des zwanzigsten Jahrhunderts abzeichnen, findet in der Nachfolgeschaft Amerikas bei der „Regeneration of

1) G. P. Gooch: Germany. Deutsch von Kühlmann 1925. S. 72.
2) Harry Johnston: Common Sense in Foreign Policy. 1913. Deutsche Ausgabe 1917, S. 74.
3) Edward Mead Earle: Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway. New York 1923. S. 48.

the backward Turkey" seine natürliche Begründung. Denn wenn auch die Verträge von Versailles und Sèvres die „Internationale Rivalität im Nahen Osten" theoretisch ausschalten wollten,[4]) so ist durch die Uebernahme der Chester Konzessionen nur an die Stelle des deutschen der amerikanische Unternehmer getreten. Edward Mead Earle kann daher mit Recht am Ende seiner eingehenden Studie über die durch das deutsche Bagdadprojekt im Nahen Osten entstandenen Komplikationen feststellen, daß „der große Krieg von einer entschiedenen Zunahme des amerikanischen Prestige im Nahen Osten begleitet war"[5]). Wenn Mustapha Kemal Pascha die Amerikaner zur Teilnahme amerikanischen Kapitals an den Eisenbahnbauten in Anatolien heranzog, so geschah das zweifellos aus nämlichen Gründen, wie sie 1888 Abdul Hamid bestimmten, den deutschen Angeboten vor den russischen und englischen den Vorzug zu geben; der Sultan hielt Deutschland wohl für einen mächtigen Wirtschaftsfaktor, aber politisch für desinteressiert[6]).

Wenn die nachfolgenden Zeilen es sich zur Aufgabe machen, die „wirtschaftsfriedliche Durchdringung" der Türkei, die der Gegenstand so lebhafter Diskussionen gewesen ist, erneut zu erörtern, so soll damit nicht zugleich die ermudende Geschichte der verschiedenen finanziellen Abkommen und privaten Verträge in ihren Einzelheiten wiedergegeben werden. Hierfür steht eine ausgedehnte Literatur von deutscher und auch nichtdeutscher Seite zur Verfügung, unter welcher wegen ihrer größten Unmittelbarkeit mit den Geschehnissen im Nahen Osten der Siemens-Biographie aus der Feder seines Schwiegersohnes Karl Helfferich der Vorzug zu geben ist[7]). Vielmehr wird es in erster Linie darauf ankommen, wie sich in der Meinungsäußerung unserer einstigen Gegner der wachsende Widerstand gegen das Berlin-Bagdad-Programm abzeichnet.

Auch die Aktenpublikationen, von denen die British Documents Band VI mit einem Kapitel „The Bagdad Railway

4) Artikel VII des Versailler Vertrages. Friedensvertrag mit der Türkei unterzeichnet am 10. 8. 20 in Sèvres.

5) Earle a. a. O. S. 336.

6) Earle a. a. O. S. 347. Vergl. auch Rudolf Ibbeken: Das außenpolitische Problem Staat und Wirtschaft in der deutschen Reichspolitik 1880—1914. Kap. IV, S. 187 ff. Münchener Dissertation von 1928.

7) Karl Helfferich: Georg von Siemens. 3 Bde. Berlin 1921/23.

Negotiations" besonders aufschlußreich für die Fluktuationen der anglo-russischen Beziehungen in Verbindung mit dem deutschen Vorstoß sind, finden eine nur kontrollierende Berücksichtigung. Eine Darstellung der Probleme nach dem Grundsatze des „Quod in actis est in mundo" hat, allerdings vor dem Erscheinen der amtlichen britischen Dokumente, Rudolf Ibbeken in einem Kapitel seiner Auseinandersetzung mit dem außenpolitischen Problem Staat und Wirtschaft versucht[8]). Jedoch läßt vielleicht gerade das Ausschöpfen der deutschen Aktenbelege die Vielseitigkeit der Probleme und die Verschiedenartigkeit ihrer Auffassung, bedingt durch das Werden im geschichtlichen Prozeß, nicht in dem Maße hervortreten, wie es die Lebhaftigkeit und der Eifer, mit dem von allen Seiten die Diskussion über die Zukunft der mesopotamischen Ebene bis in die Kriegsjahre hinein betrieben wurde, beanspruchen könnte. Gerade diese Vielseitigkeit aber ist es, die schon 1903 den ersten entschiedenen Gegner der Bagdadpolitik auf der Seite des französischen „Compagnons", Herrn Andrée Chéradame, sagen ließen: „Diese vielen Aspekte der Bagdadeisenbahn geben diesem Unternehmen den vollendeten Typus der großen Weltaffäre in der gegenwärtigen Epoche"[9]). Die Interessenkreise dreier Großmächte berühren sich in diesem „wahren Reich der Mitte" (nach Jäckh), und an ihren Berührungspunkten entstanden die Funken, deren Aufleuchten die weltpolitischen Spannungen illustrieren. Die Bagdadbahn wird so gleichsam zu einem Barometer der Weltmeinung in politicis. „Wie drei Flüsse von verschiedenen Bergen, so strömen hier drei starke Willen zusammen und türmen sich gegen einander auf. Drei Mächte ersten Ranges suchen hier ihre nächsten Entwicklungsmöglichkeiten: Deutschland seine Bewegungsfreiheit, Rußland sein warmes Meer, England seinen territorialen Zusammenhang mit der Kolonialwelt"[10]). In dieser Kjellen'schen Konzeption haben wir die Interessenkreise abgegrenzt, aus denen heraus sich die Stellungnahme der beteiligten Nationen erklärt. Dazu kommt noch das bedrohte „prestige moral" Frankreichs im Nahen Orient, welches in seinen Wurzeln bis auf die Zeiten Franz I.[11]) zurückgeht, so daß die

---

8) Rudolf Ibbeken: a. a. O.
9) Andrée Chéradame: La Question d'Orient. Paris 1903. S. VI.
10) R. Kjellen: Die politischen Probleme des Weltkrieges. Uebersetzt von Friedrich Stieve. Leipzig u. Berlin 1918. S. 44
11) s. S. 26.

französische Presse geradezu von „säkularen Interessen“ sprechen konnte, und die schon historische Abneigung der Republik gegen jede Expansion Deutschlands über seine eigentlichen Grenzen hinaus, der französische Widerstand gegen die außenpolitische Revolution im europäischen Machtbereich.

Der Widerstand der nachmaligen Feindbundmächte entzündet sich nicht an der Festsetzung des deutschen Leihkapitals in der Türkei. Erst die Verzahnung der imperialen deutschen Wirtschaftsinteressen mit den Projekten der deutschen Finanz gibt den Anlaß, die ganze Frage einer eingehenden Diskussion zu unterwerfen. Alle Publizisten aber, sowohl die deutschen wie auch die Interessenvertreter der Entente, heben es als bedeutsam heraus, daß die Bagdadbahnpolitik vier Seiten habe, eine politische und strategische, eine ökonomische und eine finanzielle. Wenn man sich heute bemüht, dieses verworrene Geflecht zu lösen, so wird das Fragezeichen dort zu setzen sein, wo das Interesse der Mächte und an welchem der aufgezählten Probleme es beginnt. Die Schwierigkeiten, diese Ausgangspunkte zu gewinnen, liegen bei der Kompliziertheit der orientalischen Angelegenheiten auf der Hand. Aber nur von diesem Standpunkt aus gesehen wird der vereinte Widerstand der Mächte verständlich, von denen a priori jede einzelne an der Erbschaft des „kranken Mannes“ interessiert war[12]).

Von deutscher Seite kann soviel gesagt werden, daß das Interesse der deutschen Finanzpolitik für die Invasion deutschen Kapitals in der Türkei maßgebend wurde, und so den ersten Schritt der „friedlichen Durchdringung der Türkei“ veranlaßte. Der im Vorjahre verstorbene J. Riessler, ein eifriger Verfechter hochkapitalistischer Gedankengänge, schreibt in seinem Buche „Die deutschen Großbanken und ihre Konzentration“[13]): „Die politischen Vorpostengefechte werden auf finanziellem Boden geschlagen. Den Zeitpunkt aber und die Art der Durchführung dieser finanziellen Vorpostengefechte hat allein die verantwortliche Leitung der auswärtigen Politik zu bestimmen“.

---

12) Der Widerstand auf gemeinsamer Basis trat erstmalig nach der anglo-russischen Konvention von 1907 bei dem Kaiserbesuch des gleichen Jahres im Oktober in Windsor Castle in Erscheinung mit der Forderung nach Diskussion „à quatre“.

13) Jena 1910. S. 402.

Leider hat sich aber an eine solche Richtlinie die deutsche Finanz nicht gebunden gefühlt. Earle veröffentlicht einen ihm von Karl Helfferich persönlich zur Verfügung gestellten Brief Bismarcks an Dr. von Siemens vom 2. 9. 1888, in dem es heißt, daß die Unternehmer „nicht auf den Schutz des Deutschen Reiches gegen Eventualitäten, die mit prekären Unternehmen in fremden Ländern verbunden wären, rechnen könnten".[14]) Für Bismarck kam es darauf an, die englisch-russische Rivalität in bestimmten Grenzen akut zu halten, eine Rivalität, die ergänzt wurde durch den hineinspielenden Gegensatz Frankreichs zu den Mittelmeerinteressen Englands.[15]) In Verfolg seiner Bündnispolitik war es ihm gelungen, den Konfliktpunkt von Mitteleuropa nach dem Bosporus abzudrängen, wo der englisch-russische Kontakt mit entgegengesetzten Vorzeichen die Stabilität des mitteleuropäischen Systems garantierte. Deshalb glaubte er nicht, dem deutschen Volke die Pflicht auferlegen zu können, „für die Zukunft von Bagdad mit Rußland Krieg zu führen".[16]) Nach seiner Meinung berührte „die türkische Frage, solange sie sich innerhalb der türkischen Grenzen entwickelte, keine kriegswürdigen deutschen Interessen".[17]) An dieser Stelle sind wohl auch einige Bemerkungen über das bekannte Bismarcksche Wort von den „Knochen des pommerschen Grenadiers" am Platze. Bismarck hat dieses viel zitierte und meistens falsch zitierte Wort zum ersten Mal im Jahre 1876 gebraucht. Er hat damals, am 5. Dezember 1876, im Reichstag gesagt, er werde zu irgendeiner aktiven Beteiligung Deutschlands an den orientalischen Dingen nicht raten, solange er in dem Ganzen kein Interesse sähe, welches auch nur die gesunden Knochen eines einzigen pommerschen Musketiers wert wäre. Er hat das Wort zehn Jahre später in einer Reichstagsrede vom 10. Januar 1887 wiederholt und zwar in spezieller Anwendung auf Bulgarien. Die Anschauungen Bismarcks sind von den deutschen Orientpolitikern vielfach kommentiert worden, so auch von Helfferich[18]), welcher warnt, die Bis-

14) Ibbeken a. a. O. S. 41.
15) Ibbeken a. a. O. S. 188.
16) G. P. Band VI, Nr. 1358.
17) Brief an Ludwig II. von Bayern, 5. 7. 1876. „Gedanken und Erinnerungen" Band I, S. 389.
18) Karl Helfferich: Die deutsche Türkenpolitik. Berlin 1921. Rechtfertigungsvorträge gehalten im Jahre 1920 im Bunde der Asienkämpfer und im Nationalen Klub in Berlin.

marcksche Türkenpolitik ausschließlich nach dem oben angeführten Passus zu beurteilen. „Wenn man die Bismarcksche Türkenpolitik richtig verstehen will, muß man neben die Abmachung von 1887 und neben die oben angeführten Worte andere Ausführungen und andere konkludente Handlungen stellen".[19]) Die Argumente, die Helfferich im folgenden zur Rechtfertigung der Türkenpolitik gegenüber dem Bismarckschen Standpunkt aufstellt, erscheinen jedoch keineswegs stichhaltig. Abgesehen von dem Kapitalrisiko, das mit einem „prekären Unternehmen in fremden Ländern" verbunden war, löste die Bagdadbahn jenen Kontakt an den Dardanellen, der die erwähnte mitteleuropäische Stabilität garantierte, indem sie sich hier als „Isolierschicht" zwischen den englisch-russischen Weltgegensatz legte, die im Raum Konstantinopel—Kairo seine empfindlichsten Berührungspunkte besaß[20]).

Trotz der Warnungen Bismarcks sind die entscheidenden Schritte von der Deutschen Bank bereits Ende der 80er Jahre unternommen worden. Indem der „Merchant Adventurer" Georg von Siemens den deutschen Kapitalismus für Investierungen im Nahen Orient mobilisierte, machte er ihn politischen Zwecken dienstbar und wurde so „das leuchtende Vorbild für die Erziehung unserer Bankwelt zu politischem Denken".[21]) Sein Ausspruch im Reichstag „Was sind eigentlich die Banken? Führer des Unternehmungsgeistes der Nation"[22]) zeigt deutlich die innere Verwandtschaft mit den oben[23]) zitierten Worten Riessers. Zu diesem Ausströmen der deutschen Kapitalsleihe hat in erster Linie geführt, daß der innere deutsche Markt sich bei steigender Kapitalakkumulierung rascher und kräftiger entwickelt hat als der äußere. Diese bedeutende Kapitalansammlung,[24]) also

19) a. a. O. S. 4.

20) vgl. S. A. Kähler: Vom geschichtlichen Erlebnisgehalt der Versailler Schuldthese. Breslau 1929. S. 16.

21) Schulze-Gävernitz: Die deutsche Kreditbank. 1915. Grundriß der Soz. Oekonomie. V. 2. S. 168.

22) Zitiert bei Carf Schäfer: Ziele und Wege der jungtürkischen Wirtschaftspolitik. 1913. S. 111.

23) s. Anm. 13.

24) Der „Wohlstandsaufschwung" in Deutschland zeichnet sich vornehmlich in der zunehmenden Höhe der Depositenguthaben ab. Nach Riesser haben sich die Einlagen in dem Zeitraum von 1875 bis 1907 von 1869 Millionen auf 13 889 Millionen erhöht, was eine Steigerung um 743,05 % bedeutet, wenn man den Status von 1875 gleich 100 % setzt.

der „deutsche Volkswohlstand" hat gegenüber diesen Entwicklungen dem nationalen Kapital geboten, „einen Teil der weiter verfügbaren Mittel zur Verbesserung der Zahlungsbilanz zu benutzen".[25]) Eine solche „Aktivierung" der Zahlungsbilanz war als Ausgleich der schwierigen passiven Handelsbilanz, die infolge des Bedarfs an Rohstoffen und Nährmitteln chronisch war, ein anzustrebendes Ziel der deutschen Volkswirtschaft. Der eigentliche Sinn der Gewährung von Auslandkrediten, Beteiligungen an ausländischen Unternehmungen, Erwerb ausländischer Papiere, „aus deren Zinsen das Ausland uns tributpflichtig wurde", ist also die Erwägung, daß „die Passivität der Wirtschaftsbilanz eines Staates für diesen umso gefahrloser wird, je günstiger seine Zahlungsbilanz ist".[26])

Der Imperialismus des zwanzigsten Jahrhunderts jagte jedoch nicht nach bloß platonischer Weltherrschaft, sondern bedeutet die Politik des Kapitalismus seiner reifsten Phase, der nach Anlagesphären für das von der sinkenden Profitrate bedrohte Kapital suchte.

In der Tat haben sich die Wegbereiter der deutschen Kapitalsleihe kaum an politische Gesichtspunkte gehalten. A. P. Brüning[27]) läßt in seiner Untersuchung über die Entwicklung des ausländischen, speziell überseeischen deutschen Bankwesens, die sich auf die offiziellen Berichte der Banken stützt, deutlich erkennen, daß die Wege der Finanzleute unabhängig von den politischen Wünschen verlaufen sind. Die Vielseitigkeit der Unternehmungen, an denen deutsches Kapital sich beteiligt hat, lassen keinesfalls eine einheitliche Linie hervortreten, welche sich an etwa vorhandene politische Aspirationen anlehnt. Beispielsweise veröffentlicht Brüning eine Zusammenstellung der Beteiligungen der Deutschen Bank aus den Jahren 1904 und 1905 innerhalb ihres „Programms der Unterstützung des überseeischen deutschen Handels", die Anlagen deutschen Kapitals im Ausland an den verschiedensten Punkten im Weltraum zeigt, z. B. in Mexiko, den Vereinigten Staaten von Amerika, Kuba, Japan und anderen

25) Riesser a. a. O. S. 96.
26) ebendort.
27) Heidelberger Dissertation von 1907. Brüning ist z. Zt. Direktor der Deutschen Bank in Köln, Vetter des ehemaligen Reichskanzlers, und Direktor der Görres-Gesellschaft. Während der Drucklegung dieser Arbeit ist gegen ihn ein gerichtliches Verfahren eingeleitet worden.

Ortes.[28]) Die Ausweise der anderen Großbanken sehen ähnlich aus. Wenn G. P. Gooch die „Ausbeutung der asiatischen Türkei“[29]) als greifbaren Erfolg der deutschen Finanzpolitik hinstellt, so ist hierzu zu bemerken, daß die Vorwürfe des Auslandes Deutschland gegenüber wegen der Investierung seiner Barmittel keine Berechtigung haben; der dauernde Bedarf der deutschen Industrie an Rohstoffen und die ungeschützte und unzureichende Grundlage der Volksernährung des Landes erzwangen eine passive Handelsbilanz, der notwendigerweise eine aktive Zahlungsbilanz gegenübergestellt werden mußte. Es ist für die deutsche Volkswirtschaft die umgekehrte Situation leitend gewesen wie in den zurückliegenden 14 Jahren der Weimarer Republik, in denen die Aktivierung des Außenhandels um jeden Preis eine conditio sine qua non gegenüber der durch Reparationen und kommerzialisierte Tribute ständig passiven Zahlungsbilanz geworden ist. „Die Sicherstellung von Rohmaterialquellen kann die Erwerbung kolonialer Macht mit sich bringen; es könnte die Einrichtung eines Protektorates über oder einer Interessensphäre in einer ökonomisch rückständigen oder politisch schwachen Nation erfordern“.[30]) Dieser Grundsatz gilt heute ebenso wie 1900. Wie Deutschland nach 1918 Kolonialgebiet ausländischen Kapitals wurde, so bot um die Jahrhundertwende die Türkei als backward nation die willkommene Gelegenheit zum Ausgleich des Valutendefizits.

Nach dem Pariser Frieden begann die Türkei sich als Großmacht zu fühlen und wollte wirtschaftliche Arbeiten aus eigener Kraft in Scene setzen. Bei diesem Geschäft ergoß sich ein wahrer Goldstrom in die Taschen der türkischen Beamtenaristokratie. Die Mittel lieferten zahlreiche Auslandanleihen, vor allem der Londoner Markt kam diesem „System frivolsten Schuldenmachens und unbegreiflicher Leichtfertigkeit“ entgegen. Von 1854 bis 1874 vermochte die Türkei in England allein Anleihen im Betrage von 180 259 836 L unterzubringen[31]).

---

28) Brüning a. a. O. S. 18 f.
29) Gooch a. a. O. S. 72.
30) Earle a. a. O. S. 46.
ernelement in Transkaukasien und Palästina. Münchener Dissertation
31) Hugo Grothe: Die Bagdadbahn und das schwäbische Bau- von 1902. S. 5.

Die deutsche Industrie glaubte in der Türkei die so dringend benötigten Rohmaterialien durch eine Renaissance jener einst so reichen Distrikte zu finden, welche sie nicht imstande war, aus einheimischen Hilfsquellen zu erhalten.[32]) „Das Wohlergehen des Deutschen Reiches, wenn nicht seine Existenz, hing von einer ununterbrochenen Zufuhr an Nahrungsmitteln für seine Arbeiter und Rohmaterialien für seine Maschinen ab".[33]) Die Problematik der deutschen wirtschaftlichen Existenz während der imperialistischen Epoche findet in der Mitte des Krieges durch den amerikanischen Publizisten H. A. Gibbons verständnisvolle Anerkennung: „Eingeengt im Westen von Großbritannien und Frankreich und im Osten von Rußland, zu spät geboren, um seine politische Souveränität über weite koloniale Domänen auszudehnen, und außerstande, eine größere Seemacht als die seiner Rivalen zu entwickeln, war nichts natürlicher als die deutsche und österreichisch-ungarische Konzeption von einem „Drang nach Osten" durch die Balkan-Halbinsel über die Brücke von Konstantinopel hinein in die Märkte von Asien".[34]) Umso weniger Verständnis hat jedoch der deutsche Plan einer friedlichen Durchdringung der Türkei im allgemeinen bei den Großmächten gefunden, obwohl man allenthalben den Weg der Kapitalsleihe zur Stützung der Handelsbilanzen gewählt hat. So hat Frankreich nach Berechnungen des Direktors Germain vom Crédit Lyonnais im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts jährlich etwa 1,5 Milliarden Frank an ausländischen Werten neu aufgenommen.[35]) Werner Sombart konnte mit Recht formulieren: „Die Allianz franco-russe ist ein reines Bankiersgebilde".[36]) War so der Brauch der Kapitalsanleihe ein allgemeiner, so fallen die Vorwürfe der Entente-Publizisten in sich zusammen. Anders allerdings könnte das Urteil vom deutschen Standpunkte aus lauten. Das Bagdadprogramm wird einmal getrübt durch seine Auflockerung der englisch-russischen Spannung, zum andern wurden die Guthaben der deutschen Sparer durch die ausländische Kapitalsleihe der Gefahr der Internationali-

32) Riesser a. a. O. S. 110, 121.
33) Earle a. a. O. S. 48.
34) H. A. Gibbons: The Reconstruction of Poland and the Near East. New York 1917. S. 57 f.
35) vgl. Karl Helfferich: Das Geld im russisch-japanischen Krieg. S. 217.
36) Werner Sombart: Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert. 2. Aufl. S. 184.

sierung unterworfen und standen unter dem Risiko mangelnder staatlicher und machtpolitischer Garantie.

Die Anlagen des internationalen Kapitals in der Türkei waren ausschließlich von dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Exploitation geleitet. Aus diesem Grunde beginnen die Eisenbahnlinien, die die europäischen Unternehmer anlegten, sämtlich an der Küste und führen von dort in das Innere des Landes[37]). Das bedeutet, daß der Kopf der Strecke, am Mittelländischen Meer gelegen, dem Ueberseehandel der westeuropäischen Mächte geöffnet war, während der Anschluß an die nördlichen Gebietsteile des ottomanischen Kaiserreiches fehlte, das System der ins Innere strebenden Straßen also des eigentlichen Rückgrates entbehrte. Hierin offenbart sich eine der weittragendsten und bedeutsamsten Tatsachen für die Erhaltung der damaligen Türkei, denn in der Inkohärenz der einzelnen Landesteile treten die Ursachen ans Licht, welche die Politik des ottomanischen Reiches schon seit Beginn des 19. Jahrhunderts wesentlich bestimmt und den Ablauf des geschichtlichen Geschehens beeinflußt haben. Zum andern liegt in dieser Inkohärenz letzten Endes auch die Wurzel der Entstehung von Interessensphären in den umstrittenen Gebietsteilen Mesopotamiens. Die Ergebnisse der Großen Politik haben dann den Begriff der „quasi possessio" immer mehr hervortreten lassen und in der anglo-russischen Konvention von 1907 bei der theoretischen Aufteilung Persiens zur konkreten Formung gebracht.

Die politische und wirtschaftliche Zusammenhanglosigkeit der türkischen Gebietsteile konnte jene Autonomiebestrebungen fördern, die England so geschickt verstanden hat, für seine Zwecke, d. h. im Sinne der Curzon'schen Glacis-Politik Indiens zu verwerten. Die Bedeutung des deutschen Projektes liegt also in der Schaffung einer Längsachse im strukturellen Gesamtgefüge des türkischen Herrschaftsgebietes, oder konkreter ausgedrückt, in der Verbindung der südlichen Reichsteile mit dem Netz der anatolischen Eisenbahn und damit der Hauptstadt, er bedeutet ferner eine Ablenkung des Warenverkehrs von den Mittelmeerhäfen in der Richtung Persischer Golf—Konstantinopel —Balkan—Hamburg. Die drohenden Veränderungen des

37) vgl. Statisque des principaux résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Empire Ottoman, par Alexis Rey. Constantinople 1900.

kommerziellen Verkehrs haben nun Kritiken von Angehörigen der Länder, deren Handel durch die bevorstehenden Veränderungen erwartungsgemäß in Mitleidenschaft gezogen werden konnte, hervorgerufen. In späterer Zeit ist der deutsche Standpunkt mehr anerkannt worden. So kann der Amerikaner Earle in seinem mehrfach zitierten Buche: Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway, 1923, anerkennen, daß der Bedarf an Rohstoffen für die deutsche Industrie, die Aussicht auf reichere Märkte, der große Reichtum der Türkei an wertvollen Rohstoffen, die geographische Situation der Türkei und die Hilfe für die ökonomische Ausgestaltung der Herrschaftsgebiete des Sultans „ein Gegenstand von mehr vitalem Interesse für Deutschland als für irgendeine andere Macht“[38]) war.

Bei genauer Betrachtung hat auch die friedliche Durchdringung der Türkei, solange sie ohne politische Unterstützung nur finanzielle Interessen verfolgte, keinen außenpolitischen Anstoß erregt. Noch 1902 beklagt Grothe, daß trotz der Investierung von 220 Millionen Frcs. deutschen Kapitals „die deutsche Regierung dieser Entwicklung der Dinge nicht die mindeste Rechnung getragen hat“.[39]) Erst als die „Weltpolitik“ die Türkei in ihr Programm einspannte, regten sich die gegnerischen Meinungen.

Der Anstoß zur deutsch-türkischen Verbindung ging im Jahre 1840 gleichzeitig von zwei Richtungen aus, von einer militärischen, die durch eine während seines Studienaufenthalts in Konstantinopel (1835 bis 1839) verfaßte Abhandlung Moltkes über „Die militärisch-politische Lage des osmanischen Reiches“ vertreten wurde,[40]), und von einer wirtschaftlichen, die Friedrich List einleitete.[41]) Der noch ungeklärte Dualismus in Mitteleuropa ließ aber derartige Erwägungen im Keime ersticken und erst, als durch das Bündnis von 1879 Oesterreich-Ungarn und Deutschland auf die gleiche Seite kamen, lebten die Gedanken an eine südöstliche Richtung wieder auf. Paul Dehn in mehreren Arbeiten der Jahre 1883—1886, Sprenger in einer Schrift

38) Earle a. a. O. S. 45.

39) Grothe a. a. O. S. 7. Deutschland hatte in Kleinasien im Jahre 1902 nur 3 Konsulate, davon war ein Berufskonsul in Smyrna je ein Wahlkonsul in Mersina und Amasia.

40) Ueber den Aufenthalt Moltkes in der Türkei vgl.: „Briefe über Zustände und Begebenheiten in der Türkei“. Ed. von Hirschfeld 7. Aufl. Berlin 1911.

41) „Das nationale System der politischen Oekonomie“. 1841.

„Babylonien, das reichste Land der Vorzeit und das lohnendste Kolonisationsfeld für die Gegenwart" 1886, und Karger lenkten die Aufmerksamkeit erneut auf „Kleinasien, ein deutsches Kolonisationsfeld" (1892). Die Propaganda für das Bagdad-Projekt wurde zuerst ebenfalls auf der Grundlage des Kolonisations- und Siedlungsgedankens geführt. Ihren Abschluß hat diese Richtung mit der Arbeit Hugo Grothes: „Die Bagdadbahn und das Schwäbische Bauernelement in Transkaukasien und Palästina", vom Jahr 1902, gefunden.[42]) Später lebten die Gedanken einer derartigen Kolonisationspolitik nur noch in den agrarisch-orientierten alldeutschen Kreisen fort, während die Propaganda für das Bagdadunternehmen in die für die imperialistische Epoche typische finanz- und handelspolitische Betrachtung einmündete. Es offenbart sich also im Verfolg der deutschen Südostorientierung besonders deutlich das Postulat der Caprivischen Alternative „Menschen oder Waren zu exportieren". Der Weg der Kolonisation Mesopotamiens mit deutschen Bauern wäre zweifellos der stärkere gewesen, im Verfolg ihres Fortschreitens jedoch wurde die Bagdadpolitik lediglich ein spekulatives Unternehmen der internationalen Finanz, für das Deutschland seine besten Kräfte in die Schale warf. So wurde der entscheidende Schritt zum Imperialismus mit levantinischer Adresse auf der Grundlage der Militärmission von der Goltz und der oben gestreiften Kapitalinvestierung am 8. 11. 1898 am Grabe Saladins in Damaskus von Wilhelm II. gemacht. Mit der Erklärung des „kaiserlichen Pilgers", „mögen der Sultan und die 300 Millionen Muselmanen, die über die Erde verstreut sind, überzeugt sein, daß der Deutsche Kaiser immer ihr Freund sein wird", wurden die Schicksale Deutschlands und der Türkei für die Dauer eines Menschenalters so eng miteinander verflochten, daß weder die Abtrennung Marokkos und Tripolitaniens, selbst nicht der europäische Niedergang der Türkei im Jahre 1912 die beiden Mächte dauernd zu trennen vermochte.[43]) Seinen publizistischen Niederschlag hat diese Neuorientierung der deutschen Politik damals in Friedrich Naumanns „Asia" gefunden, wo unter anderem

42) Weitere Literatur hierüber s. bei Christoph Weber: Das Deutschtum im Ausland, eine systematische Zusammenstellung der im Gesamtkatalog der preußischen wissenschaftlichen Bibliotheken verzeichneten Schriften. S. 123—126. Berlin 1925.

43) Kjellen a. a. O. S. 31.

der programmatische Satz: „Wenn die Deutschen den Osmanenstaat stützen wollen, so müssen sie arbeitende Kraft in ihn hineinwerfen" geprägt wurde[44]). Zugleich aber mit dieser Neuorientierung der deutschen Politik wurde, wie Gooch formuliert, „ein Schritt fort von der traditionellen Anschauung, daß Deutschland saturiert sei"[45]) gemacht, und damit eine Politisierung des bisher rein wirtschaftlichen Charakters der deutschen Ostorientierung erreicht. „Wenn Mitteleuropa vor allem den Willen zum Leben verkörperte", sagt Gooch, „so gab Berlin—Bagdad dem Wunsch zur Expansion Ausdruck".[46])

Die programmatische Weiterführung dieses Schrittes „fort von der traditionellen Anschauung" wurde vor allem von Paul Rohrbach, „dem beredten Verkünder des Bagdadevangeliums", mit stark antienglischer Einstellung geführt.[47])

Hiermit ist der gesuchte Ausgangspunkt gewonnen, für die Betrachtung des wachsenden Widerstandes seitens der Entente. „Die Möglichkeit einer gewaltsamen Störung des Gleichgewichts in Mitteleuropa zum Vorteil von Deutschland" galt nach den vorbereitenden Orientreisen des Kaisers und dem Zustandekommen des Vertrages vom 5. 3. 1903[48]) über den Bau der Linie von Konia über Bagdad nach einem „zu bestimmenden Punkt am Persischen Golf" und ihrer Konzessionierung an eine neue Bagdadeisenbahngesellschaft als eine „zugegebene Wahrheit".[49]) Die Gesichtspunkte, unter denen das deutsche Projekt im Rahmen der politischen Meinungsbildung behandelt wurde, sind verschiedener Art und stehen naturgemäß unter dem Einfluß der historisch gewordenen Stellung der betroffenen Mächte gegenüber der Türkei. Dem französischen Anspruch auf die kulturelle und religiöse Führung in den asiatischen Gebietsteilen des Osmanenstaates stehen die machtpolitischen Ambitionen Rußlands und Englands gegenüber. Rußlands Stre-

44) Berlin 1898 S. 12.
45) a. a. O. S. 53.
46) a. a. O. S. 127.
47) Paul Rohrbach: „Die Bagdadbahn" 1. Aufl. 1902. Ferner: „Deutschland unter den Weltvölkern" und zahlreiche andere Schriften. Andere Verfechter der Bagdadpolitik waren: Jaeckh, Karl Schaefer, Winterstetten; auch Delbrück hat sich positiv zu dem neuen Ziele der deutschen Weltpolitik geäußert („Das Erbe Bismarcks" 1915).
48) vgl. G. P. Bd. 12,2 Nr. 579/80 und Bd. 17, 413.
49) Chéradame a. a. O. Einleitung S. 11.

ben nach den Meerengen wurde durch den militärischen Wert der Bagdadeisenbahn ein neuer Riegel vorgeschoben, seitdem England bereits unter Salisbury endgültig auf die Erhaltung des status quo ante in der Türkei zugunsten seiner Arrondierungswünsche in den Randgebieten des Indischen Ozeans verzichtet hatte. So verschieden diese Gesichtspunkte auch erscheinen mögen, ist es doch durch die Verträge von 1904 und 1907 gelungen, die Ansichten auf einen Generalnenner zu bringen. Von besonderer Wichtigkeit erscheint in diesem Zusammenhang die Annäherung der englischen und russischen Interessen in der Konvention vom 31. 8. 1907, deren Zustandekommen in Frankreich der erfolgreichen Arbeit der französischen Diplomatie zugeschrieben wurde.[50]) „Damit eröffnen sich neue Perspektiven, während sich ein Kapitel der Geschichte der orientalischen Frage zu schließen beginnt, das der anglo-russischen Rivalität".[51])

50) Driault: „La Question d'Orient". Paris 1921. S. 327.
51) ebendort.

II. Kapitel.

„Hier, l'influence de l'Empereur à Constantinople n'était rien, aujourd'hui elle est tout".[1]) Dieser im Jahre 1903 von dem französischen Journalisten Chéradame niedergeschriebene Satz charakterisiert deutlich genug, welche Motive für Frankreich ausschlaggebend waren, den etwas voreiligen Schritt der französischen Financiers, die sich unter Führung des französischen Finanzministers Rouvier 40 % der Bagdadanteile mit dem Abkommen von 1903 gesichert hatten, im Laufe der Zeit zu sabotieren. Frankreich hatte seit Jahrhunderten eine vorherrschende Stellung im Nahen Osten behauptet und glaubte gerade in der Betonung des kulturellen Werkes der Erschließung Vorderasiens eine empfindliche Bedrohung seiner bisher innegehabten moralischen Präponderanz zu sehen. Die fortgesetzte Betonung seiner moralischen Rechte und seiner säkularen Interessen gestaltet sich langsam zur Anlaufbahn gegenüber der unentschlossenen Haltung der französischen Regierung in der Frage der Partizipation französischen Kapitals an dem Unternehmen von „ausschließlich deutschem Charakter".

Von allen europäischen Staaten hatte sich Frankreich finanziell in der Türkei am weitestgehenden festgelegt.[2]) Die deutsche Konkurrenz wäre vielleicht von vornherein auf einen französischen Widerstand gestoßen, wenn nicht der französische Botschafter in Konstantinopel, Constans,[3]) eine Haltung gegenüber Deutschland eingenommen hätte, die man als freundschaftlich bezeichnen muß.[4]) Seinen Plänen entsprang eine erklärte deutsch-französische Kapitalentente, die nicht nur im Sinne der Finanz beider Länder lag, sondern auch vom Deutschen Auswärtigen Amt und von Delcassé gebilligt wurde.[5]) Zwischen 1899 und 1902 war

1) Chéradame a. a. O. Einleitung S. V.
2) Ueber den Umfang des fränzösischen Kapitalinteresses vgl. Earle a. a. O. S. 155.
3) Constans kam im Februar 1899 nach Konstantinopel.
4) Ibbeken a. a. O. S. 208.
5) Earle a. a. O. S. 157.

die vorgeschlagene Bagdadeisenbahn nur gelegentlich von französischen Publizisten erörtert worden, aber man kann dies nicht als eine Angelegenheit von allgemeinem populärem Interesse betrachten.[6]) Erst im Frühjahr 1902 wurde die Frage ernsthaft durch den französischen Abgeordneten Firmin Fauré in der Deputiertenkammer zur Diskussion gestellt[7]) und erweckte eine Reihe von Meinungsäußerungen, die auf dem Wege der in Frankreich üblichen politischen Broschüre oder in Aufsätzen in der „Revue des deux Mondes" und in den „Questions Diplomatiques et Coloniales" den Weg in die Oeffentlichkeit machten. Französische Patrioten beriefen sich auf die Rolle Frankreichs in den Kreuzzügen. Man erinnerte daran, daß Palästina einst selbst ein lateinisches Königreich gewesen war; man wies auf die Stellung französischer Sprache und Bildung im Nahen Orient und auf die hervorragende Tätigkeit der französischen katholischen Mission, die französisches Nationalgut geworden ist, hin.[8]) Frankreich fühlte sich als Protektor des römischen Katholizismus im Nahen Orient und gerade diese Stellung wurde bestimmend herausgearbeitet. Die Anknüpfung der französischen Publizisten an die Kreuzzugsideen erklärt sich wohl in dem Rationalisierungsprozeß, den die ursprünglich irrationale breite Massenlegende des Kreuzzugsgedankens erfahren hat. Erscheint der erste Kreuzzug noch getragen von irrationalen Schwungideen einer bewaffneten Pilgerschaft, so sind die letzten Fahrten nach dem Heiligen Land bereits als koloniale Unternehmungen des werdenden französischen Staates anzusprechen. Von Seiten des Papstes war mehrfach das Protektorat der französischen Nation in den Ländern des Ostens bestätigt worden, und Leo XIII. hatte noch am 20. 8. 1888, am Tage vor der Abreise des Kaisers nach dem Orient, in einem Brief an den Kardinal von Reims betont, daß „Frankreich im Orient eine besondere Mission hat".[9]) „Wenn die Deutschen in der asiatischen Türkei triumphierten, wäre jede moralische oder materielle fran-

6) ebendort
7) ebendort
8) Die Fäden der französischen Orientpolitik gehen bis auf die ersten Kapitulationen zwischen Franz I. und Soliman vom Jahre 1535 zurück. „Seit dieser Zeit haben die Beziehungen zwischen den Königen von Frankreich und den Sultanen nicht aufgehört"; vgl. René Pinon: Le Protectorat Français en Orient, in „Quest. Dipl. et Col." vol. 25. 1908. S. 392.
9) ebendort.

zösische Ausdehnung gehemmt", äußert sich Andrée Chéradame in seiner bereits zitierten „Question d'Orient".[10]) Chéradame, der seine Artikel in nationalen Blättern Frankreichs wie im „Eclair", „Patrie Française", „L'Energie Nationale" erscheinen ließ, gewinnt für unsere Fragestellung eine besondere Bedeutung, weil er die Reihe der bagdadfeindlichen Arbeiten eröffnete, und da er wegen seiner engen Verbindung mit der internationalen Presse oft zum Kronzeugen angerufen wird. Chéradame hat selbst auf einer Reise in den Orient die Frage studiert. Besonders seine Beziehungen zum Petersburger „Nowoje Wremja" (Neue Zeit), der meistgelesenen Tageszeitung in der russischen Kapitale, die die Ansichten Chéradames über die politische Entwicklung im „Nahen Osten" nicht nur billigte, sondern völlig zu ihren eigenen machte, geben ihm im Rahmen unserer Betrachtung eine besondere Stellung.[11]) Bezeichnend für die französische Mentalität hat gerade der Bearbeiter der „Question d'Autriche"[12]) von dem Gedankenkreis der zentraleuropäischen Gefahr herkommend die Problematik des deutschen Vorstoßes zur Diskussion gestellt. Chéradame leitet seine Arbeit mit einer dringenden Warnung an seine Landsleute ein. An dem Tage, an dem die Pangermanisten ihren Plan realisiert haben würden, hätte Deutschland ein Uebergewicht von 32 Millionen Wehrfähiger gegenüber Frankreich. Die deutsche Armee würde 1 366 000 Gewehre, 72 800 Degen, 2 080 Feldkanonen mehr als die französische Armee zählen. „Die deutsche Herrschaft würde sich von Hamburg bis zum Persischen Golf ausdehnen. Die mitteleuropäische Zollunion würde in den Händen der Hohenzollern ein furchtbares Instrument ökonomischer Herrschaft bilden. Dieses Grande-Allemagne würde noch ein größeres Bedürfnis nach Kolonien haben als das heutige Kaiserreich. Auf Grund seiner Bevölkerung, seines Handels und seiner mittelmäßigen Besitzungen in Uebersee hat Deutschland noch mehr Interesse als England, sich französische Kolonien anzueignen". Chéradame denkt in erster Linie an Algier, Tunis, Madagaskar, Indochina. „Gäbe es

10) a. a. O. S. 301.

11) Chéradame war selbst in Petersburg und dort mit „Nowoje Wremja" direkt in Verbindung getreten. Er ist seitdem dort oft zitiert worden, wozu seine ausgesprochen slavophile Haltung viel beigetragen hat. Vgl. Theodor Schiemann: „Deutschland und die große Politik"[1]/. VII. S. 245.

12) L'Europe et la Question d'Autriche". Paris 1901.

ein Frankreich mit 40 Millionen Einwohnern, das sich einer Eroberung widersetzen könne, wenn man Oesterreich zerstören und Rußland zurückdrängen ließe von einem Deutschland mit 70 Millionen Einwohnern? Der gesunde Menschenverstand genügt zu antworten: „Das mitteleuropäische Problem und das der Größe Frankreichs sind komplementär und alle Franzosen wissen, — was man in der Welt erkennen sollte — daß die koloniale Stabilität Frankreichs zur eigensten Bedingung die Integrität Oesterreichs hat".[13]) Mit diesen Warnungen beeinflußte Chéradame in gleichem Maße die Mentalität seiner französischen Mitbürger, wie er propagandistisch gegenüber England wirken wollte. Mit dem Hinweis auf die sich ergebende Situation, wenn die kürzeste Route nach Indien in „die Hände der größten Militärmacht der alten Welt gefallen sei",[14]) trifft er genau den wunden Punkt im Systemgefüge des Imperium Britannicum.

Man wird die sich regenden Widerstände gegen das mit dem Beistand französischen Geldes inaugurierte deutsche Unternehmen aus den rein vitalen Bedürfnissen Frankreichs heraus nicht ohne weiteres für verständlich halten. Zwar war französisches Kapital in starkem Maße in der Türkei investiert. Besonders in Syrien, dem heutigen Mandatsgebiet, hatten sich kommerzielle französische Interessen verdichtet. Aber auch dieses Mandatsgebiet ist aus den gleichen Ursachen heraus in das Licht des kolonialen Interesses gerückt, wie man sich um die Jahrhundertwende gegen das Vordringen des neuen deutschen Konkurrenten wandte. Frankreich ist, wie bereits oben erwähnt, seit Jahrhunderten die Schutzmacht der katholischen Kirche im Nahen Orient. Daher sandte Frankreich, als im Jahre 1860 die Drusen unter den Maroniten[15]) ein Blutbad anrichteten, 6000 Mann Soldaten zum Schutze der Christen nach Syrien, worauf der christliche Libanon halb unabhängig wurde[16]). Frankreich

---

13) a. a. O. XV.

14) a. a. O. XV.

15) Die Maroniten sind eine von der morgenländischen Kirche im 7. Jahrhundert abgesonderte Gemeinschaft von 300 000 Seelen, genannt nach dem Mönch Maro, gest. ca. 425. Sie standen unter einem „Patriarch von Antiochien und ganz Syrien". Seit dem 12. Jahrhundert erfolgte die Annäherung an Rom; im 16. Jahrhundert war die Union vollendet.

16) Ende 1918 erfolgte dann dem Wunsche Frankreichs entsprechend, nachdem England seine Zustimmung gegeben hatte, die

hat sich hier also auf der Basis der von den Königen übernommenen Schutzherrschaft über die katholischen Christen des Orients eine Position zu sichern gewußt, welche es bei dem drohenden Zerfall des Osmanenstaates in die Lage versetzen konnte, sich an der Erbschaft des „kranken Mannes" mit realem Gewinn zu beteiligen. Es erscheint daher verständlich, weshalb die finanziellen Engagements der Deutschen in der Türkei nur als ein „hors d'oeuvre, une mise en appétit"[17]) bezeichnet wurden. Das Ziel der Politik Wilhelm II. sei es, den ersten Rang in der ökonomischen Aufschließung der Levante zu erringen, mit anderen Worten: „Frankreich von der moralischen und kommerziellen Position zu depossedieren, die es seit Jahrhunderten erworben hat"[18]). Trotz aller Schlappen, welche die französische Orientpolitik seit den Tagen Napoleons[19]) erlitten hat, ist es doch möglich gewesen, in diesen Regionen Frankreich „ein unvergleichliches Instrument moralischer Macht" zu erhalten: Das Protektorat über die Christen. Selbst der Berliner Vertrag hatte seine Permanenz proklamiert. Alle Ministerien seit 1870 haben das Ziel verfolgt, „im Orient für Frankreich sein moralisches Protektorat aufrechtzuerhalten als Basis seines materiellen Einflusses"[20]).

Wie sehr Frankreich die Bedrohung dieses Protektorates fürchtete, können wir aus einer Reihe von Artikeln schließen, welche in der „Revue des deux Mondes" und in den „Questions Diplomatiques et Coloniales" erschienen sind. Bereits 1898 schrieb ein anonymer Publizist warnend für die französischen Katholiken: „Vorherrschend in der Levante wird Deutschland dank der Freundschaft des Sultans und dank dem Fortschritt seines eigenen nationalen Handels, wenn es überdies noch unsere religiöse Erbschaft antritt, seine furchtbare materielle Macht mit einer enormen moralischen Macht krönen. Es wird in der Welt den hervor-

französische Besetzung. Ueber die Entstehung des syrischen Mandatsgebietes vgl. E. Rabbath: „L'Evolution Politique de la Syrie sous Mandat". 1928.

17) HenryBohler: „Le Chemin de Fer de Bagdad", in „Quest. Dipl. et Col." 1903. S. 274.

18) ebendort

19) Driault a. a. O. S. 72. Als Napoleon nach dem Frieden von Campoformio Herr von Italien war, griff er wieder auf die Politik der Könige von Frankreich zurück. Nach Driault waren die Inseln Zantos, Cephalonien und Korfu für ihn „viel interessanter" als ganz Italien als „stations naturelles sur la route du Levant".

20) Chéradame a. a. O. S. 302 f.

ragenden Platz erlangen, welchen Karl der Große, St. Louis, Franz II., Richelieu, Louis XIV. und Napoleon unserem Lande gesichert hatten. Die Nationalisierung der Missionen wird eine Periode deutscher Suprematie im Orient inaugurieren, wo der Name Frankreichs so groß gewesen und noch so beliebt ist"[21]). Die französische Mission hatte sich in der Tat während des neunzehnten Jahrhunderts eine beachtliche Stellung in der Türkei errungen. Es gab in Aleppo, Damaskus, Beirut und in kleineren Plätzen Syriens und Palästinas eine ganze Reihe von Schulen, die von französischen Jesuiten und Franziskanern geleitet wurden[22]). Eine in Beirut von Jesuiten gegründete Schule hatte rasch Anerkennung als Universität gefunden, und ihr Baccalaureusgrad war schon in den achtziger Jahren vom französischen Ministerium für öffentlichen Unterricht anerkannt worden[23]). Eine Schätzung für das Jahr 1907 besagt, daß über 7000 syrische Kinder ihre Ausbildung in französischen Religionsschulen erhalten haben[24]). Der ständige Fortschritt, den die deutsche „friedliche Durchdringung der Türkei" gemacht hat, spiegelt sich häufig und deutlich in der eifersüchtigen Kontrolle der französischen Meinungsbildung. Henry Bohler schrieb im Jahre 1903: „L'influence allemande s'appuie encore sur l'action propagande des Missions catholiques et protestantes allemandes, de l'Association catholique de Terre-Sainte, en particulier, dont l'activité secondée par un budget annuel de 250 000 fr. devient de plus en plus inquiétante. S'appuyant sur le charaktère religieux mixte de son Empire, Guillaume II ne désespère pas d'obtenir un jour le protectorat des chrétiens dont la France semble malheureusement se désintéresser"[25]). In der Tat hat besonders die Reise Wilhelm II. nach Palästina im Jahre 1898 ihre Wirkungen gehabt. Wilhelm II. schenkte in diesem Jahre ein ihm vom

21) „Revue des deux Mondes" 1898. Vol. 149. S. 29. „La Politique Allemande et le Protectorat des Missions Catholiques".

22) Der Franziskanerorden ist der Hauptträger der katholischen Mission im Nahen Orient und schon im 13. Jahrhundert zumeist an den großen Pilgerstraßen tätig; von den 16 000 lateinischen Christen Palästinas stehen 3/4 unter der Pflege der Franziskaner. Vgl. Artikel „Orient" in „Die Religion in Geschichte und Gegenwart". 2. Aufl. Band 4. S. 264 f.

23) Die St. Josephsuniversität in Beirut entstammt einer jesuitischen Gründung ans dem Jahre 1875 und erfreute sich des Protektorates von Jules Ferry und Léon Gambetta.

24) Earle a. a. O. S. 160.

25) Bohler a. a. O. S. 279.

Sultan Abdul Hamid überlassenes Gebiet den Benediktinern, das er als „Deutscher Kaiser und König von Preußen" seinen katholischen Untertanen gab. Seit 1898 also wohnen deutsche Benediktiner in dem Heiligtum „Mariä Heimgang" auf dem traditionellen Boden Zions, der sogenannten Dormitio.[26]). Schon das preußisch-englische Bistum, gegründet im Jahre 1841, hatte in der Missionsgeschichte des Nahen Orients eine neue Aera eingeleitet, und Wilhelm I. hatte bereits den vom Sultan Abdul Aziz im Heiligen Lande als Geschenk erhaltenen Boden seinen protestantischen Untertanen überlassen[27]). Das neue Interesse Wilhelm II. an der Orientmission wurde daher als ein neuer Vorstoß gegen die angestammten Rechte Frankreichs in diesen Gegenden angesehen: „Den Wunsch, Einfluß zu gewinnen über fremde Rassen, besaß Wilhelm II. so stark und er war so fest entschlossen, eines dieser religiösen Protektorate zu erwerben, daß er seine Chancen nicht vermindern wollte, indem er zwischen ihnen wählte. Eins dem anderen vorzuziehen, ist ihm als Nebensächlichkeit erschienen, überhaupt eines zu erreichen, das war das Wesentliche"[28]).

Durch das neue Unternehmen der Bagdadbahn wurde die „deutsche Orientmission", zumal in Urfa (die Bagdadbahn berührt Harran ca. 60 km südwestlich von Urfa), wo sie ein Kranken-, ein Warenhaus und eine Handwerkerschule unterhielt, wesentlich gestützt. Alles das verpflichtete Frankreich, „aktiver als jemals in Gegenwart der Fortschritte des deutschen Einflusses in Syrien die Protektion, die der Heilige Ludwig ihnen (der einheimischen katholischen Bevölkerung) als erster bewilligte, fortzusetzen"[29]). Der ständige Fortschritt des neuen Missionskurses[30]) ist von dem

26) vgl. Etienne Lamy: „La France du Levant". III, Le Voyage de l'Empereur Guillaume II, in „Revue des deux Mondes" Vol. 151. 1899. S. 324. ff.

27) vgl. hierüber: von Oertzen: „Die deutsch-evangelische Kirche in Palästina", in „Evangelische Diaspora" 1925. Julius Richter: „Mission und Evangelisation im Orient". 2. Aufl. 1930. Treitschke: „Deutsche Geschichte" Band 5. S. 120 ff. Preußen kündigte 1886 den Vertrag und gründete 1889 nach Aufhebung des Bistums die Evangelische Jerusalem-Stiftung zur Pflege deutschen evangelischen Lebens in Palästina. 1898 errichtete die Jerusalem-Stiftung im Auftrage Wilhelm II. die Erlöserkirche in Jerusalem.

28) Etienne Lamy a. a. O. S. 335.

29) René Pinon a. a. O. S. 408.

30) vgl. Julius Richter a. a. O.

Franzosen Alfred Le Chatelier in „La Conquête du Monde Musulman“[31]) beobachtet worden. Le Chatelier, Franzose mit völkischer Einstellung ohne eigentliche kirchliche Bindungen, knüpft die Behandlung der protestantischen Missionen an das Problem der „Politique Musulmane“, dem er 1910 das Oktoberheft seiner Zeitschrift gewidmet hat[32]). Als Patriot wünscht er seinem Lande eine rege Mitarbeit an den Kulturunternehmungen im Nahen Osten. Le Chatelier will die université, die französische Wissenschaft für die Zivilisierung des Orients mobil machen. „Die Arbeit Frankreichs im Orient muß zunächst erzieherisch und intellektuell sein“. Das Vordringen der protestantischen Missionen Englands und Deutschlands glaubt Le Chatelier nicht besser in seiner Bedeutung charakterisieren zu können, als indem er „für die nationale Politik Frankreichs die Notwendigkeit“ betont, sich bei dem Wettbewerb um die intellektuelle Expansion an die Hochschulen zu wenden als die „tätige Verpersönlichung“ seines Landes[33]). Le Chatelier fordert „Verteidigungsmaßregeln der französischen Kultur“ gegenüber dem „tätigen Vormarsch“ der angelsächsischen und germanischen evangelischen Mission und empfiehlt, daß „als starke Macht von allgemein anerkannter Vorherrschaft“ die Hochschule Frankreichs in Aktion trete.[34])

Nationales und Politisches sind in den Weckruf Le Chatelier's zur Rettung der französischen Mission hineingetragen: Der Einfluß der französischen Kultur und Sprache wird als bedroht hingestellt, und diese Bedrohung soll eine wichtige Frage der äußeren Politik sein. Die Grundlage der stets und immer wieder von neuem betonten „moralischen Präponderanz“ Frankreichs im Nahen Osten, die einen der integrierenden Bestandteile der Antagonie Frankreichs gegen das deutsche Vordringen in Vorderasien darstellt, wird an diesen Ausführungen ersichtlich.

Die Haltung der französischen Publizistik spiegelt einmal von neuem den Gegensatz in dem Denken der französischen und der deutschen Nation. Die Erhaltung des „prestige moral“ im Nahen Orient wird zu einem Kristallisationspunkt des Zivilisationsgedankens innerhalb der Orient-

31) Novemberheft 1911 der von ihm herausgegebenen „Revue du Monde Musulman“.

32) Knapper dargestellt in: „La position économique de l'Islam“, in „Revue Economique Internationale“ Juli 1910.

33) a. a. O. November 1911. S. 10.

34) ebendort. S. 258.

politik. Hier wie überall wird die imaginäre aber wirkungsvolle „res gesta Dei per Francos" ausgespielt gegen den wirtschaftspolitischen Gehalt der deutschen Weltpolitik[35]). Man glaubte auch in Deutschland nicht, daß der Einfluß auf das Schul- und Bildungswesen in der Levante dem „scheinbar kostenlosen, in Wirklichkeit sehr kostspieligen Eintreten von Kirchenleuten" zu verdanken sei, sondern charakterisiert derartige Unternehmen als „reine Gründungen des gesamten deutschen Volkes"[36]).

Die deutsche Propaganda von der kulturellen Wiedererweckung Vorderasiens stieß also a priori auf starken Widerstand Frankreichs. Auch über die realen Aussichten des Kulturwerkes urteilte man in Paris skeptisch. Der Enthusiasmus, in dem von einer agrarischen Renaissance der Regionen, die die künftige Linie durchziehen sollte, gesprochen wurde, sei in Deutschland selbst herabgemindert worden. Ernstere Oekonomen[37]) hätten „une douche trop froide sur des imaginations surexcitées" gegossen. Die Wiederherstellung der alten Bewässerungsanlagen werde sehr kostspielig sein[38]). Leichter wäre vielleicht eine industrielle Renaissance, aber auch hierzu wären beachtliche Kapitalien erforderlich, die die deutsche Hochfinanz vielleicht nicht wagen würde zu riskieren[39]).

Die Verhandlungen um die Hauptkonzessionen der Bagdadeisenbahn fallen zusammen mit einem beständigen Absinken der finanziellen und kommerziellen Stellung Englands und Frankreichs im nahen Orient, ein Absinken, das von erkenntlichem Schwung auch des politischen Einflusses begleitet war. Dieses Herabsinken von einer bisher innegehabten Vorzugsstellung war für die Beteiligten umso peinlicher, als Frankreich und England in diesen Regionen bisher

35) vgl. auch die verschiedene Auffassung vom Jahre 1903 von Paul Rohrbach und dem englischen Afrikapolitiker Harry Johnston. Rohrbach stellte die Bagdadbahn als eine wirtschaftlich-strategische Forderung (man könnte heute mit Caspary: „Wirtschaftsstrategie und Kriegführung", 1932, vielleicht besser „materialstragetische" sagen) auf, während Johnston die Linie Nordsee-Persischer Golf als ein staatsrechtliches Ziel ansah. Vgl. Schäfer, „Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik". Weimar 1916. S. 22.

36) M. Hartmann: „Islam, Mission, Politik". Lp. 1912. S. 135.

37) Gem. sind Pfitzner, Döring, Wagner.

38) Rudolf Tholens: „Die Wasserwirtschaft in Babylonien in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft", Zs. d. Ges. f. Erdk. Berlin 1913. S. 330.

39) Bohler a. a. O. S. 291.

eine Art Monopolstellung in kommerzieller Hinsicht behauptet hatten[40]). Zugleich aber ging auch „das Zepter der Eisenbahnmacht aus den Händen der Franzosen und Engländer in die Hände der Deutschen über"[41]). Diese Erscheinung drückt sich beispielsweise in der Einteilung aus, die Chéradame im Jahre 1903 den in der asiatischen Türkei bestehenden Eisenbahnlinien gibt. Er teilt nämlich die vorhandenen Eisenbahnlinien in vier Gruppen ein: Solche, die in keinem Grade deutsch sind, solche die absolut deutsch sind, drittens solche, die im Begriff sind, in die deutsche Kontrolle überzugehen, und endlich solche, die „auf irgend eine Weise eventuell unter deutschen Einfluß zu kommen bestimmt scheinen"[42]).

Es gab in Kleinasien zwei größere Gruppen von Eisenbahnen, die von französischem Gelde eröffnet und unter französischer Kontrolle betrieben wurden. Die eine Gruppe dehnt sich östlich und nordöstlich von dem ebenfalls von Franzosen entwickelten Hafen von Smyrna aus und gruppiert sich um die Linie Smyrna-Kassaba (das alte Sardes), die ursprünglich auf Grund einer englischen Konzession erbaut worden war; im Jahre 1894 wurde sie jedoch von der türkischen Regierung unter französische Kontrolle gestellt und bis Karahissar, dem „schwarzen Opiumschloß", weitergeführt[43]). Hier erreichte die Linie das anatolische Eisenbahnsystem, sodaß nach Vollendung der Bagdadbahn ein direkter Dienst von Syrmna nach Adana, Aleppo, Mossul, Bagdad und Basra in Aussicht genommen werden konnte[44]).

Die zweite Gruppe der französischen Eisenbahnen war das syrische System mit Verbindungen wie Aleppo-Damaskus, Beirut-Damaskus, Jaffa-Jerusalem u. a. Nach der Herstellung des Bagdadstranges würde diese Gruppe direkte Verbindung über Konstantinopel mit Europa und über Basra mit Indien erhalten[45]). Diese syrischen Linien, welche vom Meer ins Innere streben, sind der französischen Finanz als eine Art Monopol zugestanden worden. Durch die Trassenführung der Bagdadbahn über Aleppo und die neu pro-

---

40) Ibbeken a. a. O. S. 208.
41) Earle a. a. O. S. 34.
42) a. a. O. S. 18.
43) vgl. Paul Imbert: Le Chemin de Fer de Bagdad", in „Quest. Dipl. et Col. 1907." S. 656 f.
44) Earle a. a. O. S. 165 f.
45) ebendort S. 165 f.

jektierte Linie Aleppo-Alexandrette ergab sich, daß das französische Netz „im Norden enthauptet wurde“[46]).

Die Interessenten an diesen zwei bedeutenden Gruppen innerhalb des asiatischen Eisenbahnnetzes stellten sich auf den Standpunkt Delcassés, indem sie die deutsche Konzession als ein „fait accompli“ hinnahmen und aus einer etwaigen Separation des französischen Kapitals von dem deutschen Projekt eine empfindliche Schädigung ihrer kommerziellen Interessen fürchteten. Andererseits hofften diese Finanzgruppen, aus der zu erwartenden Regenerierung in den Regionen des ottomanischen Reiches, die die Bagdadbahn durchlaufen sollte, ihrerseits erhebliche Profite ziehen zu können. An der Spitze dieser Gruppe stand der Finanzminister im Ministerium Combes, Rouvier, der selbst Bankier finanziell an diesen Unternehmungen stark beteiligt war. Das Finanzinstitut der französischen Kapitalisten in der Türkei war die Imperial Ottomanbank, in der französisches und belgisches Kapital investiert war. Die „bagdadfreundliche“ Haltung dieser Gruppe erregte in Frankreich heftige Mißbilligung[47]). Chéradame spricht von Rouvier als dem „äußerst aktiven Mitarbeiter deutscher Politik in der Türkei“; das Wort „Agent der Deutschen Bank“, so erzählt er, sei ihm gegenüber über Rouvier gebraucht worden[48]). Schließlich mußte Delcassé dem Druck weichen und Mitte Mai 1903 gegenüber dem inzwischen zustandegekommenen Abkommen zwischen den deutschen und französischen Finanzgruppen erklären, daß er notwendigenfalls die französische Gruppe „offiziell und öffentlich désavouieren müs-

46) Robert de Caix: „La Question de Bagdad après Potsdam“, in „Quest. Dipl. et Col.“ 1907. S. 656 f.

47) E. Letailleur: „Les Capitalistes Français contre la France“. Paris 1916. S. 72 ff.

48) a. a. O. S. 275. Vgl. auch Charles Sarolea: „The Bagdad Railway and German Expansion“. London 1907. S. 272: „When the secret history of the Bagdad Railway is revealed it will become obvious that the interests of France were betrayed namly by M. Rouvier and his syndicates. We have it on the authority of M. Chéradame that M. Rouvier, before coming French Minister ot Finance and Prime Minister, controlled a private bank which had extensive dealings with the omnipotent Deutsche Bank, and which was financially interested in the great German railway scheme. Indeed M. Rouvier, a French Minister of Finance and Prime Minister, appears as a financial agent and mandatory of the Deutsche Bank.

49) Karl Helfferich: „Georg von Siemens“ 1923. Bd. 3. S. 140.

se“[49]). Der Sprecher der französischen Interessen für eine Beteiligung ist innerhalb der Publizistik der bereits genannte Henry Bohler, der zwar die steigenden Erfolge des deutschen Vordringens einer mißmutigen Kritik unterzieht, aber doch feststellen zu können vermeint, daß Frankreich immer noch „den ersten Rang in der Türkei hinsichtlich seiner kommerziellen und moralischen Stellung innehat“[50]). Bohler tritt für eine Beteiligung ein, jedoch seien 40 % Beteiligung „nicht den Interessen Frankreichs entsprechend“, zumal der französische Einfluß in Mossul und Bagdad bis heute (1903) überwiegend sei, der deutsche „fast gleich null“[51]). Zwar habe sich das jährliche Mittel der deutschen Wareneinfuhr auf 15 % des gesamten türkischen Imports gehoben[52]), aber der deutsche Handel in Mesopotamien sei noch „unbedeutend“. Auch die deutsche Schiffahrt sei noch unergiebig (inutile) trotz der Einrichtung einer regelmäßigen Linie nach dem Persischen Golf[53]).

Gegenüber den Auffassungen, daß man den politischen Wünschen Rußlands, in dessen Presse das Bagdadunternehmen als ein „rußlandfeindliches Manöver par excellence“ bezeichnet wurde, mehr Rechnung zu tragen habe, wendet Bohler ein, daß die Alliance franco-russe nicht eine vollkommene Servilität Frankreichs gegenüber Rußland bedeuten dürfe, „une assimilation de toute volonté, concours perpétuel de notre épargne“. Die Ausleihe von 7 Milliarden Franken an Rußland, die mangelnde Unterstützung in der Faschoda-Affäre gäben Frankreich wohl jetzt das Recht, „ein wenig an sich selbst zu denken“[54]). Auch die englische Mißstimmung gegenüber der Neigung französischer Finanzleute, an dem Bagdadunternehmen zu partizipieren, sei nicht geeignet, sich von ihr einnehmen zu lassen: „England ist zu spät gekommen. Man kann nicht überall zugleich sein, in Aegypten, Afrika, Australien und Kleinasien“[55]). Bohler

50) Bohler a. a. O. S. 284.
51) a. a. O. S. 290.
52) a. a. O. S. 281 f.
53) 1889 eröffnete die deutsche Levante-Linie ihren Dienst mit 4 Dampfern. Vor Kriegsausbruch hatte die Zahl der Schiffe ungefähr 60 erreicht. Dazu kam als weitere Transportorganisation 1900 die Hamburg-Amerika-Linie mit einer Strecke Hamburg-Basra. Vgl. A. Janke: „Dampfschiffsverbindungen nach dem Orient und die Bagdadbahn“, ferner Hans Rohde: „Der Kampf um Asien“ 1924 Band I, S. 33.
54) Bohler a. a. O. S. 293 f.
55) Bohler a. a. O. S. 294.

steht anscheinend noch unter dem Eindruck, den die Faschoda-Affäre in Frankreich hinterlassen hat, denn seine Ansicht gegenüber den Wünschen Großbritanniens in den Fragen der Trassierung in Vorderasien ist eine durchaus ablehnende Stellungnahme. So hat seiner Meinung nach auch der Plan der großen Transversalverbindung Kap-Kalkutta — dessen Inaugurierung eine der großen Ideen des Kolonialpolitikers Cecil Rhodes zugrunde liegt — wenig Aussicht auf eine Erfüllung, denn der Sultan denkt nicht daran, „eine Macht zu begünstigen, die sich ständig auf seine Kosten bereichert hat“[56]). In der Auswirkung seiner anti-englischen Gedankengänge geht Bohler so weit, daß er eine Unterstützung der unter eigener türkischer Regie projektierten Hedschazbahn anempfiehlt, da sie einen „Schlagbaum“ für englische Eisenbahninteressen in obigem Sinne darstelle, und es für „gute Politik“ hält, diesen „Schlagbaum“ zu ermöglichen, indem man „durch Garantie jene Kapitalien liefere, die die Moscheen nicht in der Lage sind, aus den treuen Muselmanen herauszupressen“[57]). Wenn so auch auf die Mitwirkung der Mächte Rußland und England bedauernswerterweise verzichtet werden müsse, so erfordere es doch für die Gegenwart und Zukunft die Klugheit, „ernsthaften Anteil an der ökonomischen Erschließung Mesopotamiens und Babyloniens zu nehmen, die durch die Lokomotive regeneriert werden sollen“[58]).

Den Auffassungen Bohlers entgegengesetzt waren die kommerziellen Interessen des südlichen Frankreich. Man befürchtete hier, daß der bisherige Weg, den Waren und Passagiere von England aus über Frankreich-Marseille, dann weiter per Schiff durch den Kanal von Suez nahmen, nach Fertigstellung des Bagdadweges von einem Expreßdienst durch Zentraleuropa absorbiert werden würde. Dadurch würde naturgemäß die Bedeutung Marseilles als Hafen eine nicht unerhebliche Einbuße erlitten haben, nicht zu reden von dem Verlust, der durch den Ausfall der bisherigen Verbindung mit dem Nahen Osten und Indien die französischen Eisenbahnen treffen würde[59]). Die Seidenindustrie von Lyon fürchtete Rückschläge durch das Anwachsen der ökonomischen Macht Deutschlands und fand dabei eine Unter-

56) Bohler a. a. O. S. 295.
57) ebendort
58) Bohler a. a. O. S. 295.
59) Earle a. a. O. S. 157 f.

stützung in den Spitzen des Crédit Lyonnais, dessen Niederlassungen in Jaffa, Jerusalem und Beirut bereits empfindlich die Konkurrenz der Deutschen Palästinabank zu spüren bekamen[60]). Ferner ist noch für die Auffassungen der südfranzösischen Distrikte von großer Bedeutung, daß fast der gesamte Zuckerhandel mit Vorderasien sich in den Händen zweier Marseiller Raffinerien befand[61]). Diese zwiespältige Interessenverteilung der französischen Bevölkerung bildet die Grundlage für die ungewisse Haltung der politischen Leitung der Republik gegenüber dem deutschen Unternehmen[62]). Einerseits erforderte die seither innegehabte Monopolstellung der französischen Wirtschaft in gewissen Distrikten des ottomanischen Reiches zum Schutze des investierten Kapitals unmittelbare Unterstützung und Teilhaberschaft, da andernfalls die Möglichkeit schwerer Verluste nicht von der Hand zu weisen war. Zum andern gaben die ökonomischen Wünsche des Innenlandes, insbesondere der südfranzösischen Provinzen, den Anlaß zu schweren Bedenken gegen eine Beteiligung französischen Kapitals an einem Werk von ausschließlich deutschem Charakter, Bedenken, welche noch die Unterstützung der katholischen Opposition fanden. Auch psychologische Motive sind dabei zu berücksichtigen, wenn man dem Ehrgeiz der französischen Nation Beachtung schenkt und das Erstarken der neuen Wirtschaftsmacht an Märkten des Weltverkehrs im Auge behält, wo der deutsche Einfluß bisher „fast gleich null" war. Das Aufkommen einer Macht, die bisher in oeconomicis eine nur untergeordnete Rolle gegenüber den alten Kolonial- und Wirtschaftsmächten gespielt hatte, war eben doch dazu imstande, die Eifersucht der alten Handelsmächte in hohem Maße zu erregen. Das gilt anderen Ortes ebenso wie bei dem Problem der „friedlichen Durchdringung der Türkei". Das neue Faktum, sich gegenüber einer Macht zu sehen, die sich nicht mehr im rein Geistigen erschöpfen wollte, sondern ihr in sich geschlossenes Daseinsbewußtsein mit dem expansiven Oekonomismus Friedrich List's vertauscht zu haben schien, brachte eine Reaktion hervor, die zunächst nur in eifersüchtigen Werturteilen der Meinungsbildung erkenntlich ist, aber in ihrer Transponierung ins politische Gebiet den Substratgehalt zur Ver-

60) Earle a. a. O. S. 158.
61) Bohler a. a. O. S. 281 f.
62) Earle a. a. O. S. 158.

ständigung der rivalisierenden „alten Mächte" Frankreich—England auf der einen und Rußland—England auf der anderen Seite unter Ueberbrückung aller Gegensätze gestellt hat. Wenn Jacques Bardoux zur orientalischen Frage stellungnehmend sich äußert, daß Kaiser Wilhelm mehr getan habe „für die Entwicklung der deutschen Metallurgie als für den Fortschritt der klassischen Kunst und der Wagnerschen Musik",[63]) so dokumentiert er damit eine statisch gewordene französische Anschauung, daß man nämlich den „geistigen Export" des Nachbarn d'outre Rhin nolens volens auf- und anzunehmen sich verstehen könnte. Die Anschauung vom „Volk der Dichter und Denker" hatte sich im Laufe der deutsch-französischen Wechselbeziehungen im Blickfeld der Seine-Perspektive zur festen Größe bei der Wesensbestimmung der deutschen Seele verdichtet. Es kann daher nicht wundernehmen, wenn jetzt die Pläne der deutschen „Oekonomisten" diese althergebrachte Doktrin ad absurdum führten. Jedoch das Zeitalter des Imperialismus ist reich an ideologischen Evolutionen. Auch die Holstein'sche Doktrin von der Unmöglichkeit des Zusammengehens von Walfisch und Elefant ist durch die Konvention von 1907 ebenfalls widerlegt worden. Wenn man hierbei in Betracht zieht, daß die Abkommen über Persien in kausalem Zusammenhang mit dem Vorstoß Deutschlands in Vorderasien stehen, läßt sich die These aufstellen, daß die deutsche Bagdadpolitik revolutionierend auf die bis dahin bestehende außenpolitische Theorie gewirkt hat. Ebenso wie der deutsche Vorstoß in bis dahin negierte Regionen die bis dahin schon historisch gewordene gegeneinander gerichtete Stoßkraft der rivalisierenden Mächte Rußland und England zur konischen Ineinanderpassung gebracht hat, bedeutet er für die Anschauungen an der Seine ein Novum, in das man sich erst eindenken mußte. Deshalb auch die zwiespältige Stellungnahme Frankreichs. Man kann sagen, daß seit der Erklärung Delcassés im Frühjahr 1903, er könne die Abmachungen zwischen der Ottomanbank und der Deutschen Bank nicht billigen, sich diese zwei Linien auch in der Praxis geltend machen. Das Bild der französischen Stellung trennt sich von diesem Zeitpunkt an in zwei Teile: Den amtlichen französischen Widerstand (außer Constans) und die aktive Beteiligung französischen Kapitals[64]).

63) „Quest. Dipl. et Col." vol. 20. S. 234. 1905. „La Politique Etrangère de l'Empire Allemand".

Neben der rein sachlichen Beurteilung des Für und Wider einer Beteiligung an dem deutschen Unternehmen, werden in Paris auch die politischen Möglichkeiten, die sich aus dem Vorstoß Deutschlands in Kleinasien ergeben, abgewogen. So setzt sich René Henry 1905 mit der zunehmenden Rivalität Deutschland—England auseinander. Nicht nur durch das Flottenprogramm wäre der Gegensatz hervorgerufen[65]).

„Es genügt zu sagen, daß die Engländer sich mehr und mehr Rechenschaft geben, daß das deutsche Kaiserreich nicht optieren wird zwischen einer maritimen und einer kontinentalen Politik, beides vielmehr als eins betrachtet und vorwärts bringen wird"[66]). Henry stellt fest, daß nun der Kampf zwischen England und Deutschland entbrannt sei, welches seinem alten Konkurrenten sowohl das „Scepter Neptuns wie den Stab Merkurs" fortnehmen möchte. „Diplomatiquement et économiquement l'Angleterre et l'Allemagne sont face à face!"[67]) Ebenso wie Chéradame weist Henry darauf hin, daß es heute nicht mehr Frankreich sei, welches die Häfen von Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen bedrohe, sondern die „Agenten der Pangermanisten". „Der Weg, welcher sich durch Oesterreich-Ungarn, die kleinen Balkanstaaten und das ottomanische Reich bahnt, ruft die Aufmerksamkeit der Engländer, seit langer Zeit abgelenkt (wir stehen im Jahre des russisch-japanischen Krieges), wieder zu den zentraleuropäischen Problemen zurück". „N'est—ce pas la future voie d'invasion de l'Egypte par terre?" Henry stellt weiter fest, daß die beiden Umstände, die maritime und die terrestrische Expansion, in der diplomatischen Sphäre den Versuch zur Folge gehabt hätten, eine Wiederannäherung Englands an Rußland herbeizuführen: „Angleterre n'ayant pas pu utiliser l'Allemagne contre la Russie, tentait d'utiliser la Russie contre l'Allemagne"[68]). Mit feinem Gefühl für die großen politischen Geschehnisse wird hier auch festgestellt, daß es die Hoffnung der Engländer sei, Rußland werde, von der Küste der gelben Welt durch Japan zurückgeworfen, sich infolge „sei-

64) Ibbeken a. a. O. S. 211.
65) vgl. hierüber H., „L'Allemagne et L'Angleterre sur la mer", „Quest. Dipl. et Col." 1903.
66) René Henry: „L'Angleterre Face to Allemagne" in Quest. Dipl. et Col." 1905. S. 665 ff.
67) ebendort S. 671.
68) R. Henry a. a. O. S. 672.

ner traditionellen Bewegung" wieder gegen den Orient wenden, wo es der „soldat de terre" gegen Deutschland sein wolle, oder einer der Soldaten Englands zu Lande"[69]) Und im Weiterverfolg dieser Erwägungen beginnt sich bereits hier der Einkreisungsgedanke theoretisch zu formulieren: „Eine fünffache Allianz ist nach Ansicht der englischen Diplomatie möglich zwischen England, den Vereinigten Staaten und Japan auf der einen, Frankreich und Rußland auf der anderen Seite. Die furchtbare englische Diplomatie zieht überall — in Europa, im fernen Orient, in Amerika — den ‚Kaunitz'schen Zirkel', in welchem es Deutschland einschließen und ersticken möchte"[70]).

Die Methode der Bekämpfung der Bagdadbahn blieb bei den Gegnern anfänglich gleich: Durch Erschwerung der Finanzierung und entsprechenden diplomatischen Druck in Konstantinopel hoffte man, die deutschen Pläne undurchführbar zu machen[71]). Zwar war die erste Sektion der Strecke bis Bulgurlu, 200 km vorwärts Konia, am 25. 10. 1904 dem Verkehr übergeben worden[72]). Jedoch bereitete diese nur geringe technische Schwierigkeiten. Von dort an aber begann infolge der Schroffheiten des Taurusgebirges das eigentliche technische Problem in Erscheinung zu treten und verursachte demzufolge auch einen erhöhten technischen Aufwand, der ohne weiteres nicht beschafft werden konnte. Erst die günstigen Folgen der durch Arthur von Gwinners Bemühungen zustandegekommenen Unifikation der türkischen Staatsschulden (1903) ermöglichten es, daß Garantien für die Bagdadbahn auch auf Wegen beschafft werden konnten, die ein Einvernehmen mit den Großmächten überflüssig machten. Damit war aber auch die Abhängigkeit von der französischen Finanzgruppe gelöst. Diese Aenderung ließ die Diskussion über die „Question d'Orient" von neuem aufrollen. „Unter dem mächtigen Schild des Reisekaisers hat der ‚Drang' Kleinasien durchdrungen und den Taurus erreicht. Heute macht er sich bereit, in das Tal des Euphrat und Tigris herabzusteigen zum Persischen Golf, wohin seit einigen Monaten die Schiffe der Hamburg-Amerika-Linie kommen, um die deutschen Farben zu zeigen. Kolonien

69) ebendort
70) ebendort S. 673.
71) Die Pariser Börse wurde im Oktober 1903 für Bagdadwerte gesperrt.
72) Helfferich a. a. O. S. 141 f.

für die Ausbeutung und Bevölkerung, die längs der Bagdadlinie angelegt sind, werden dem Land zwischen den Flüssen die Arbeitshand liefern, die ihnen fehlt. Die deutsche Zähigkeit wird das Programm der Oekonomisten verwirklichen: Nämlich Mesopotamien der Einöde zu entreißen und ihm die sagenhafte Prosperität aus den Zeiten des Kalifates wiederzugeben"[73]). So entsteht 1907 erneut eine Diskussion über die Partizipationsfrage unter den veränderten Verhältnissen. Die inzwischen erfolgten Anbahnungen zwischen Frankreich und England einerseits, Rußland und England andrerseits hatten die neue Situation herbeigeführt. Frankreich hat im Nahen Osten „die Zivilisation der abendländischen Völker repräsentiert"[74]); Rußland und England verteidigten auf demselben Boden „wesentliche Positionen". Die Ausgleichspolitik brachte die drei Mächte in eine Front unter dem Gedanken der Internationalisierung der Strecke, wobei es sich darum handeln würde, „der Eisenbahn ihren Charakter eines ausschließlich deutschen Unternehmens zu nehmen und dem germanischen ‚Drang' zu erlauben, den Marsch fortzusetzen, ohne das alles auf seinem Wege zu absorbieren"[75]).

Einer der eifrigsten Verfechter des Internationalisierungsgedankens ist der Orientkenner Victor Bérard. Victor Bérard hat seine Ansichten im Laufe des Jahres 1907 in der „Revue de Paris" in mehreren Fortsetzungen unter dem Titel „Vers Bagdad" erscheinen lassen[76]) und sie dann nochmals im gleichen Jahre in Buchform unter dem Titel „Le Sultan, l'Islam et les Puissances" zusammengefaßt. Bérard tritt ein für eine Regelung der strittigen Flußmündungen durch „internationale Kommissionen".

Eine derartige „internationale Kommission des Schat el Arab" würde die Anwendung einer Methode sein, „welche sich der Unwissenheit oder dem schlechten Willen der Diplomaten gegenüber einer friedlichen Lösung der orientalischen Frage auferlegen würde[77]). Der Internationalisierungsgedanke entspricht den Wünschen Frankreichs außerordentlich, da Frankreich selbst ja „vitale Interessen im Nahen

73) Paul Imbert: „Le chemin de Fer de Bagdad", in „Quest. Dipl. et Col." Bd 24. 1907 S. 75.
74) ebendort
75) Imbert a. a. O. S. 682.
76) am 1. 5., 15. 5. und 15. 6.
77) Victor Bérard: „Le Sultan, l'Islam et les Puissances." Paris 1907. S. 441.

Osten" nicht zu verteidigen hat und seine ablehnende Politik bisher unter dem Einfluß Rußlands geführt hat; die moralische Präponderanz, welche hochzuhalten Frankreich so außerordentlich bestrebt war, wäre auch in einer Türkei zu verteidigen, deren Integrität absolut gesichert war. Und an dem Tage, an welchem internationale Kommissionen über diese Integrität wachen würden, könnte die orientalische Frage aufhören, „eine dauernde Bedrohung der guten Beziehungen zwischen den europäischen Staaten zu sein."[78])

Es muß aber an dieser Stelle bemerkt werden, daß Frankreich nicht der Urheber des Internationalisierungsgedankens gewesen ist. Die ersten Anregungen hierzu sind von der Newa und der Themse her erfolgt. Die französische Politik hat sich praktisch nur den Wünschen ihrer Verbündeten angeschlossen, wobei im ersten Stadium der Bagdadfrage besonders die Rücksichtnahme auf Rußland maßgebend gewesen ist. Die Einstellung Delcassés auf die Wünsche der russischen Politik tritt in den Aktenpublikationen deutlich hervor und braucht hier nur erwähnt zu werden[79]). Tatsächlich war es England, das den Weg „vers Bagdad" blockiert hat[80]), während Frankreich und auch Rußland nach 1903 eigentlich nur die Rolle des „wohlhabenden Zuschauers" bei den Bemühungen der englischen Finanz und Politik, den Weg in den Persischen Golf zu verlegen, gespielt haben. Die französiche Stellung läßt sich, wie Ibbeken richtig feststellt, „als eine passive Resistenz bezeichnen, die unter russischem Einfluß entstanden war, die aber doch nicht soweit in der Berücksichtigung der Wünsche Rußlands ging, daß das Kapital seine aktive Beteiligung, d. h. das Geschäft, dafür geopfert hätte"[81]). Es kann daher nicht wundernehmen, wenn die französischen Stimmen Rußland gegenüber nach dem Abschluß der Potsdamer Entrevue nichts weniger als freundlich gewesen sind. Durch diese Verträge, auf welche noch näher zurückzukommen sein wird, war der Weg für die Weiterführung der Bahn freigelegt und eine weitere Antagonie sinnlos geworden. Deshalb war man „unangenehm überrascht, Rußland weniger treu zu finden als seine Partner in der Entente"[82]).

78) a. a. O. S. 443.
79) G. P. XVIII Nr. 5253 f.
80) Earle, a. a. O. S. 176 ff.
81) Ibbeken a. a. O. S. 212.
82) Robert de Caix: „La Question de Bagdad aprés Potsdam"; „Quest. Dipl. et Col." 31. 1911. S. 273. De Caix erklärt, daß man

Diese „démarche isolée" Rußlands schuf eine neue Situation in Frankreich, in dessen Publizistik der Ruf nach „Satisfaktionen in Bezug auf die syrischen Eisenbahnen" laut wurde als ein Entgelt dafür, daß sein Einverständnis für den im anerkannten Interesse Rußlands liegenden Wunsch gab, „die Deutschen in dem größten Teil von Kleinasien nicht allein zu lassen"[83]).

In der Tat trat die französische Gruppe bald nach Abschluß der Verträge vom Herbst 1910 und Frühjahr 1911 an die deutsche Gruppe heran, um jetzt noch einmal die Möglichkeit einer Zusammenarbeit in den türkischen Geschäften und Unternehmungen zu besprechen. Diese Verhandlungen wurden jedoch durch die kritische Zuspitzung in der Marokkofrage unterbrochen, und am 15. 2. 1914 schied die französische Gruppe, vor die Alternative „Collaboration ou Séparation nette" gestellt, im negativen Sinne noch rechtzeitig vor Ausbruch des Konfliktes aus dem Unternehmen endgültig aus[84]).

Die ganze Haltung der französischen öffentlichen Meinung spiegelt deutlich den Typus des französischen Kolonialimperialismus, der von der Basis des siedlerisch nicht auszuwertenden Nordafrika über Aegypten nach Syrien weitergegriffen hat und die Schlüsselstellung im östlichen Mittelmeergebiet durch ein Protectorat über die Katholiken des Osmanenreiches und die heiligen Stätten Palästinas zu befestigen sucht. Damit handelt es im Sinne alter Pläne und Richtlinien[85]). Das Erscheinen des Deutschen in eben jenen Gebieten, in denen man unter Umformung der Ideen von 1789 ins Machtpolitische Paradigmen des französischen Kolonialwillens im Dienste des Zivilisationsgedankens aufstellen zu können glaubte, hat die französische Meinungsbildung und Politik veranlaßt, die deutsche „Durchdringung" nicht mit den gleichen Augen zu betrachten wie die eigene in Marokko oder die englische in Aegypten. Trotz nur mittelbarer Interessenverlagerung, dadurch nur mittelbar, weil

---

es in Frankreich auf Grund eines Communiqué's der zaristischen Regierung vom 6. 1. 1903, welches den russischen Untertanen abriet, in irgend einer Form an der Bagdadbahn zu partizieren, „in Gegenwart dieser Opposition für unmöglich gehalten hätte, sich zu beteiligen".

83) De Caix a. a. O. S. 278.

84) Helfferich a. a. O. S. 145.

85) vgl. etwa die Politik Ludwigs des Heiligen, Napoleons I., Napoleons III. im Krimkrieg.

das türkische Reich noch nicht reif zum Verfall war, hat Frankreich auch in Fragen, die seine vitalen Bedürfnisse wenig oder garnicht tangiert haben, durch das Eintreten für seine Verbündeten Rußland und England, durch die unbedingte Einschaltung auf die Politik, die diese Staaten gegenüber der deutschen Anwesenheit in Kleinasien eingenommen haben, seinen imperialistischen Plänen Geltung zu schaffen gewußt.

III. Kapitel.

Zur Zeit der Entstehung der deutschen Bagdadpolitik befinden wir uns in einer Epoche der anglo-russischen Rivalität. Der Versuch Rußlands, sich des Hafens von Bender-Abbas in Südpersien zu bemächtigen und von Persien die Erlaubnis zum Bau einer Bahn nach Teheran nebst einer Abzweigung dieser Bahn nach Bender-Abbas zu verlangen, das Erscheinen russischer Kanonenboote im Persischen Golf, die Verstärkung des russischen Einflusses in Afghanistan, die Verhandlungen der zaristischen Regierung mit der Türkei über den Bau der Bahn von Kars nach Trapezunt — „alles dies rief in England die Ueberzeugung hervor, daß Rußland danach strebte, seine Hegemonie in Persien aufzurichten, das bedeutete weiterhin eine Bedrohung Indiens“[1]). Die deutsche Bagdadpolitik hat sich den russischen Aspirationen auf kleinasiatische Gebietsteile quergelegt und so die Reibungsmöglichkeiten zwischen den beiden rivalisierenden Mächten erheblich herabgemindert. Außerdem war der deutsche Vorstoß geeignet, das alte Ziel der russischen Politik, die Erreichung Konstantinopels, zu durchkreuzen.

Seitdem Zoë, die Nichte des letzten Paleologen, den Doppeladler als Wappen von den Gestaden des Bosporus dem Fürsten von Moskwa zugeführt hat, gravitierte der russische Nationalgedanke in der Richtung des Ausgangspunktes seiner Kultur. Moskau ist das dritte Rom, hat schon Zar Iwan IV. geschrieben! Byzanz, das zweite Rom, war Erbe des ersten, und das dritte sollte Erbe des zweiten sein. Das war russischer Glaube. Verschieden ausgeprägt war dieser Glaube auf dem Zarenthron, in der gebildeten Gesellschaft, beim Kleinbürger und beim Bauern; aber überall existierte der Gedanke der Weltherrschaft, d. h. der Herrschaft Rußlands über Völker und Länder, die es für sein Erbe hielt.

So verbinden sich religiöse und nationale Motive mit den realen der russischen Politik, welche sich aus dem rus-

1) Karl Radek: „Bolšaja Sovetskaja Enciklopedija“. Band 4. S. 305.

sischen Orthodoxismus und Nationalismus ergeben und in die große Konzeption des Panslavismus ausmünden. Auf dieser Linie liegt die Propaganda für die Wiederaufrichtung des Kreuzes auf der Hagia Sophia[2]). Jedoch stieß bei der Verfolgung seiner Ziele Rußland einmal auf den Widerstand Frankreichs als Schutzmacht der Christen im Orient, der sich bereits im Krimkriege abzeichnete; nach dem Auftreten der Deutschen im Nahen Orient mußte es mit einem neuen Gegner in den religiösen Fragen rechnen. Der Petersburger Korrespondent der „Times" konnte schon 1898 die Feststellung machen, daß dort die Erfolge der Deutschen als „hinterlistige Fortschritte" bezeichnet wurden. Während Rußland Deutschland in Handels- und politischem Konflikt mit England glaubte, und während seine Panslavisten vollauf mit dem politischen Testament Katharinas beschäftigt seien, setze sich Deutschland in der Türkei fest, wogegen doch ganz zweifelsohne Rußland dort der berufene Beschützer der Christen im Lande der Ungläubigen sei[3]).

Der „Rußkaja Mysl" vom April 1904 spricht von dem alten Erbteil, auf das Rußland historische Rechte habe. Dieses Erbteil hätte der Türke eingenommen. „Er setzte sich vor unsere Ausgangstür, betet und wäscht sich fünfmal täglich, und sperrt uns den Ausgang aus unserem Hause". Nun aber setzt sich am Goldenen Horn ruhig „der Deutsche auf den Platz des Türken, und wir schauen das gleichgültig an und verstehen nicht, wie wichtig diese Tatsache ist". In der Tat bedeutet ja der deutsche Vorstoß eine Barriere gegen die dynamischen Interessen des historischen Rußland. Dazu kam, daß die Sperre der Dardanellen einen ungünstigen Einfluß auf das russische Wirtschaftsleben genommen hat.

Einen Ausweg aus dieser Einschnürung der russischen Volkswirtschaft suchte im Jahre 1898 der Eisenbahnplan des Fürsten Wladimir Kapnist, Bruder des russischen Gesandten in Wien, einer Persönlichkeit von großem Einfluß am Zarenhofe. Außerdem erfreute sich Kapnist der Unterstützung des Verkünders der panslavistischen Gedankengänge und begeisterten Befürworters russischer Kolonisation in Kleinasien, Pobjedonoszew's. Der Sultan veranlaßte seinen Minister,

2) vgl. Alfred Hettner: „Rußland". Leipzig 1916, S. 256.

3) K. O. Herkenberg: „The Times und das deutsch-englische Verhältnis im Jahre 1898". Stuttgart 1925. S. 97. Vgl. a. S. 72 f dieser Arbeit.

diesen Plan zu studieren, aber die Pforte wünschte, ermutigt vom britischen und deutschen Gesandten, keine weitere Ausdehnung des russischen Einflusses. In Rußland selbst widerstrebte Witte, zaristischer Finanzminister und Gegner Probjedonoszew's der das Kapital in russischen Inlandbahnen investiert wissen wollte. So mußte der Plan bereits 1899 fallen gelassen werden[4]).

Schon allein die Durchkreuzung der panslavistischen Ideen durch den deutschen „Drang nach dem Osten" hat infolge der „historischen Mission" Rußlands den äußersten Widerstand in der Meinungsbildung des Zarenreiches gefunden. Den „slavischen Bergen auf dem Balkan drohte die Untergrabung durch einen germanischen Tunnel"[5]). Diese Frage der Balkanslaven ist ein Kristallisationspunkt der russischen Einstellung gegenüber unserem Problem. Nur die „künstliche Ablenkung" der russischen Politik nach dem Osten hat es nach russischem Urteil möglich machen können, daß Deutschland mit der Bagdadbahn einen Damm errichtet hat, der sich Rußlands künftigen Angriffen entgegenstemmen sollte[6]). Im Januar 1904 schrieb im „Rus" der Petersburger Meteorologe Demtschinsky, welcher seit dem Frühjahr 1902 in der besonderen Gunst Nikolaus II. stand, im Hinblick auf den sich neu eröffnenden Problemkreis einer historischen Zielsetzung: „Laßt uns nach Hause gehen! Wir wollen uns hier von dem Skorbut kurieren, den uns die Mandschurei gebracht hat, und in Muße zum Persischen Golf und zum Bosporus blicken".

Theodor Schiemann berichtet im ersten Band seiner gesammelt erschienenen Kreuzzeitungsartikel über die Aufnahme, welche die Meldung von der Konzessionierung der Bagdadbahn an eine deutsch-französische Interessentengruppe in der russischen Oeffentlichkeit gefunden habe. „Nowoje Wremja" drückt in ihrem Leitartikel ihr Erstaunen über diese unerwartete „Dreistigkeit der germanischen Kulturträger" aus und begründet langwierig weiter Rußlands wohl erworbene Rechte auf Kleinasien. Deutschland wolle offenbar

4) Ueber Einzelheiten des Kapnist-Planes vgl. Times vom 17. 12. 1898; The Euphrates Valley Railway a Prospectus"; London 1899. Ferner M. P. Pavlovic: „Imperializm i borba za velikie zeleznye dorogie i morskie puti buduscego". Moskau 1919. S. 45 f.

5) vgl. Leitartikel der „Nowoje Wremja" vom 4. 1. 1904 bei Schiemann a. a. O. Band IV, S. 47.

6) Aus „Russkaja Mysl" („Der russische Gedanke") s. Schiemann Band III, S. 5.

das Beispiel nachahmen, das England in Aegypten gegeben habe. Es sei an der Zeit, den „deutschen Kulturträgern" zuzurufen: „Nun ist es genug!" Keine andere Frage soll unsere Aufmerksamkeit von dem Nahen Orient ablenken. Es ist nicht möglich, noch weiter zu übersehen und nachzugeben, sonst werden wir teuer dafür bezahlen müssen". Bedauerlicherweise war aber das französische Kapital an dem Projekt mit 40 % interessiert. „Nowoje Wremja" glaubte daher einen Verweis an dem Alliierten von 1892 am Platze: „Dieses Verhalten der Regierung einer befreundeten und verbündeten Macht in einer Frage, welche die wichtigsten Lebensinteressen aufs lebhafteste berührt — muß uns betrüben. In Frankreich soll man sich dessen erinnern, daß Kleinasien ein Teil jenes Nahen Orients ist, den zu gewinnen Rußland soviel geblutet und gelitten hat. Die Opfer, welche für alle Zeit die Schicksale Elsaß-Lothringens mit dem Nationalgefühl Frankreichs verbunden haben, reichen lange nicht an die Opfer heran, die wir im Laufe unserer Geschichte für Kleinasien gebracht haben. Auf das faktische Uebergewicht in Kleinasien verzichten, heißt zugleich die leitende Stellung in der Balkanhalbinsel aufgeben, das heißt auf alles verzichten, was von jeher unsere historische Mission war"[7]).

Rußland sah in erster Linie in dem deutschen Eisenbahnunternehmen eine Stärkung der militärischen Macht der Türkei. Der steigende Einfluß Deutschlands auf Konstantinopel erregte die Mißbilligung Rußlands nicht nur, weil er einer weiteren Ausbreitung des russischen Einflusses in der Türkei einen Riegel vorschob, sondern auch, weil er die Stellung Oesterreich-Ungarns auf dem Balkan in gleichem Maße untermauerte wie die strategische und militärische Situation der Türkei durch die Bagdadbahn und die neue Heeresorganisation. Rußland ist in seinem Vernichtungswillen gegenüber dem zerfallenden ottomanischen Reiche durch das deutsche Unternehmen gestört worden, welches die heterogenen Gebietsteile des ottomanischen Reiches in letzter Stunde noch einmal zu entscheidender Verteidigungskraft zusammenballte. Beispielsweise würde das 5. und 6. türkische Korps, das im Kriege von 1877 trotz angestrengter Gewaltmärsche zu spät kam, um entscheidend bei Erzerum einzugreifen, auf der Achse der neuen Längs-

7) Schiemann a. a. O. I, 78 f.

bahn schnell von Syrien und Mesopotamien an die armenische Front geworfen werden können[8]). Der russische Bearbeiter des Bagdadproblems, M. P. Pavlovič, bringt uns diese Auffassung nahe, wenn er in seinem Buche „Imperializm i borba za velikie železnye dorogi i morskie puti buduščego" erklärt, daß „Rußland einen energischen Widerstand aus der Nordostflanke führte, um die Eisenbahnlinie zu stören, auf welcher die türkischen Bataillone in der kritischen Minute schnell in die nahe an unseren Besitzungen in Kleinasien gelegenen Gebiete, nicht weit von unserer kaukasischen Grenze geworfen werden könnten"[9]). Die Ansicht von der „militärischen Stärkung der Türkei", die Möglichkeit, „die Heere von einem Ende des Reiches zum anderen zu werfen", findet besonders in der sovjetistischen Stellungnahme ihre Ausprägung[10]). Bezeichnend für die Auffassung über den Wert der ursprünglich als finanzielles Unternehmen geplanten Bahn in strategischer Hinsicht erschienen in der in Paris herausgegebenen russischen Zeitschrift „Musulmanin", der ersten Revue, welche das Interessengebiet der Mission umfaßte, — und etwa der oben erwähnten „Revue du Musulman" parallel zu stellen ist — die militärfachlichen Publikationen des Vereins der Offiziere in Warschau[11]).

Für Rußland bedeutete die Bagdadbahn einen politischen Faktor, der fast in jeder Beziehung geeignet war, die russischen Ziele im Orient zu durchkreuzen. Das gilt auf politischem ebenso wie auf wirtschaftspolitischem Felde. Von der russischen öffentlichen Meinung ist Persien stets als ein russisches Exploitationsgebiet ersten Ranges bezeichnet worden. Im November 1901 verkündete „Nowoje Wremja", daß Deutschland sich ans Werk mache, den russischen Einfluß und den russischen Handel aus Persien zu verdrängen[12]). Hier tritt also in Form des deutschen Finanzunternehmens durch die geplante Khanikin-Abzweigung die Möglichkeit einer neuen Konkurrenz durch Deutschland auf. Rußland hat hinsichtlich seiner kommerziellen Beziehungen mit Persien bereits die Gegnerschaft Englands fühlen müssen. Das Auftreten des deutschen Anspruchs auf ökonomische Mitwirkung hat sicher dazu beigetragen, die Annäherung

8) Rohrbach a. a. O. S. 10 ff.
9) a. a. O. S. 44.
10) vgl. Radek a. a. O. S. 303.
11) Le Chatelier a. a. O. November 1911.
12) Schiemann a. a. O. I. 413.

Rußlands an England, über die noch weiter unten zu sprechen sein wird, zu beschleunigen. Außerdem wurde der „Petit Asiatique" als ein ausgesprochenes Konkurrenzunternehmen der großen Transsibirischen Eisenbahn gewertet[13]). Rußland suchte nach Ueberwindung des eisenbahnfeindlichen Standpunktes unter Nikolaus I. neue Wege und Verbindungen für seine erwachende Volkswirtschaft. Der größte Teil des Handels mußte noch die Dardanellen passieren, und die vorübergehende Schließung während des türkisch-italienischen Krieges kostete die russische Schiffahrt über acht Millionen Frank, obwohl sie nur ein paar Tage dauerte[14]).

An dieser Meinungsbildung hat auch die Beteiligung des verbündeten französischen Kapitals nichts ändern können. Rußland betrachtete die Linie nach Bagdad als ein „unzweifelhaft und offiziell deutsches Unternehmen, in welchem jeder Frank, jeder Schilling, jeder Rubel sich sogleich in Mark verwandeln und mit Eifer arbeiten würde für den König von Preußen". Arbeiten für die Bagdadlinie, welche „der Traum der Pangermanisten konstituiert habe", das bedeute arbeiten an der Stärkung der deutschen Macht. „Die Interessen Frankreichs befehlen, dieses Unternehmen energisch zu konterkarrieren"[15]).

Aber nicht Rußland, sondern England fiel die Hauptrolle zu in dem Kampf gegen das deutsche Wirtschaftsunternehmen. Der erste Schlag von Seiten Englands war gerichtet gegen die Zulassung von französischem Kapital zur Beteiligung an dem deutschen Projekt. An diesem Kampf hat auch das zaristische Rußland teilgenommen. Am 6. 1. 1903 hatte die Regierung des Zaren den Zeitungen ein Communiqué unterbreitet, welches den russischen Untertanen abriet, in irgend einer Form an den Affären der Bagdadbahn zu partizipieren[16]). Auch in Rußland übte man die gleichen Methoden der Bekämpfung der Bagdadbahn, wie wir sie bei Frankreich kennen lernten und in England noch feststellen werden: Durch finanzielle Zurückhaltung hoffte man, das isolierte deutsche Kapital einem erhöhten Risiko ge-

13) Earle a. a. O. S. 147.
14) S. A. Korff: „Russias Foreign Relations during the last half Century" New York 1922. S. 133 f.
15) Alexandre Ilitsch: „Le Chemin de Fer de Bagdad au point de vue politique économique et financier". Brüssel 1913.
16) Robert de Caix a. a. O. S. 273.

genüberzustellen. Der russische Standpunkt war in dieser Hinsicht nicht ungerechtfertigt, hatte doch die russische Regierung der Pforte wegen der schlechten Finanzlage der Türkei erleichterte Zahlungsbedingungen für die Abtragung der türkischen Schulden an Rußland zugestanden. Mußte an sich schon die erhöhte Zahlungsfähigkeit der Pforte, die sich in den Summen für die Kilometergarantie ausdrückte, in Petersburg Erstaunen und Aerger erwecken, so kam erschwerend der Gedanke hinzu, die Pforte könne sich durch die Garantiesumme überlasten und Rußland werde der leidtragende Dritte sein. Berücksichtigt man, daß bis dahin England der erste Konkurrent Rußlands auf politischem wie auf kaufmännischem Gebiet war, so kündigt sich ein allgemeiner Umschwung der Verhältnisse in der russischen Auffassung an, daß Deutschland die „Hauptgefahr" bilde, zumal in Persien; — „sie haben weitgehende Pläne auf kommerziellem Gebiet"[17]).

Die Linie der russischen „Stellung zur Bagdadbahn" verbindet sich früh mit der englischen und französischen. England übernahm die Rolle der Führung nach anfänglich wohlwollender Haltung gegenüber dem deutschen Plan. Deshalb wird das Hauptaugenmerk der Untersuchung der englischen Haltung zuzuwenden sein. Das einmalige Ausschwenken aus dem gemeinsamen Kurs der Entente-Mächte im Jahre 1910 schreibt Radek dem Umstande zu, daß „Rußland sich nicht in der Lage zeigte, den Widerstand Englands und Frankreichs auf sich zu nehmen"[18]). Diese Begründung scheint etwas schleierhaft und enthält die Mißstimmung gegenüber dem englischen Kurswechsel (1909/10).

Trotz der im Jahre 1910 erfolgten Annäherung ist aber ein Umschwung auf lange Dauer nicht eingetreten. Hierfür spricht der Brief, den Paul von Mitroffanow, Professor der Geschichte an der Universität zu St. Petersburg, kurz vor Ausbruch des Krieges an Delbrück schrieb[19]). Mitroffanow kritisiert darin die deutsche Bündnispolitik gegenüber Oesterreich-Ungarn. Die Donaumonarchie habe die Zurverfügungstellung der Kräfte seines Bundesgenossen weidlich auszunutzen verstanden. Deutschland sei aber nicht nur als Bundesgenosse Oesterreich - Ungarns auftreten, „sondern

17) Ibbeken a. a. O. S. 213.
18) Radek a. a. O. S. 307.
19) am 12. 4. 1914. Veröffentlicht in den Preuß. Jahrbüchern Band 156. 1914.

es handelte in der brennenden levantinischen Frage auf eigene Faust. Deutsche Kapitalisten übernahmen den Bau der Bagdadbahn. Deutsche Ingenieure exploitierten verschiedene Konzessionen in Kleinasien; die deutsche Marine lieferte der türkischen Admiralität zwei Panzerschiffe . . . . . Die Essener Werkstätten schickten der türkischen Artillerie ihre Kanonen . . . . . und was die Hauptsache ist, — deutsche Instruktoren drillten die Feldarmee der Osmanen . . . . . Jedermann konnte verstehen, daß diese Armee . . . . . speziell gegen die Russen und Balkanvölker bestimmt ward . . . . . Die Mission Liman bewies noch deutlicher als die Abkommandierung von Goltz Pascha, daß Deutschland das Bollwerk des osmanischen Reiches sei. „Ueberall, auf jeden Schritt und Tritt, in der ganzen Levante stößt und stieß Rußland bei der Lösung seiner vitalsten Aufgabe — der Orientfrage — auf den Widerstand der Deutschen: Es ist den Russen jetzt klar geworden: Wenn alles so verbleibt, wie es jetzt ist, geht der Weg nach Konstantinopel durch Berlin. Wien ist eigentlich eine sekundäre Frage". Dieses Urteil des russischen Gelehrten zeigt die Anlässe, welche Rußland seine anti-deutsche Stellung beziehen ließen. Die Bagdadpolitik stand in diametralem Gegensatz zu den russischen Aspirationen am Bosporus und in Kleinasien. So spiegelt die Geschichte des Kampfes um die Bagdadbahn die Veränderungen wieder, die nach heutigem sowjetrussischem Urteil ihren Grund im Verlauf des „ganzen vorangehenden 25 jährigen Wirtschaftskrieges" haben[20]).

20) Radek a. a. O. S. 304.

IV. Kapitel.

Wir haben im Verfolg der vorigen Kapitel gesehen, daß die Einstellung der Mächte Frankreich und Rußland gegenüber dem Bagdadprojekt sich auf der ideologischen Grundlage „historischer Missionen" aufbaut. Rußland suchte nach wie vor die Erfüllung seines Wunsches nach der Beherrschung Konstantinopels und der Meerengen zu verwirklichen. Die Stärkung der Türkei, welche die deutschen Kapitalinvestierungen, der Bau einer Längsachse im strukturellen Gefüge der Türkei und das bewußte Einsetzen für die Erhaltung des status quo ante eines Staates, von dem man einen seiner bedeutendsten Teile abzutrennen im Auge hatte, zur Folge hatten, mußten notwendigerweise die Mißbilligung der zaristischen Regierung finden. Für Frankreich standen Verluste ideeller Natur in erster Linie auf dem Spiel, Werte, um deren Aufrechterhaltung man schon seit Jahrhunderten gekämpft und Opfer gebracht hatte.

Für die englische Beurteilung liegen die Dinge anders. Der Besitz Indiens hat die englische Politik in hohem Maße belastet und vor schwere Probleme gestellt. Durch den Besitz Indiens wird England zur asiatischen Großmacht und muß seine ganze politische und materielle Kraft auf die Sicherung des viele hundert Seemeilen vom Mutterland getrennten Empire legen.

Die Geschichte weiß von acht Einbrüchen in Indien, vom Einbruch der arischen Rasse bis zu den Eroberungszügen der zentralasiatischen mohammedanischen Schahs des achtzehnten Jahrhunderts — der letzte ging 1760 von dem Schah Abdali aus, dem Herrscher des Reiches von Duranni, der seinen Sitz in Afghanistan hatte —, die von Norden her das reiche Land heimgesucht haben. Im sechzehnten Jahrhundert erschloß die portugiesische „Conquista" das Land den europäischen Angriffen von der See her, und die Fahrt Vasco da Gamas leitete eine Epoche ein, die als die spanisch-portugiesische Zeit der Kolonialgeschichte zu bezeichnen ist. Während der Einbruch des Mahmus von Ghasni vom Jahre 1001 die Verbindung Indiens mit der zentralasiatischen Welt bedeutet, eröffnete die Fahrt Vasco da Ga-

mas die europäische Eroberung, die von den Portugiesen begonnen, von den Holländern fortgesetzt und im achtzehnten Jahrhundert von den Engländern vollendet wurde.[1])

Die britische Politik mußte also notwendigerweise auf die Sicherung der indischen Landgrenze bedacht sein, nachdem durch die Navigationsakte die holländische maritime Suprematie gebrochen war und Englands Hegemoniestellung zur See eine westeuropäische Invasion unmöglich machte. Schon in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts schrieb Seeley in seiner „Expansion of England", der „Bibel des britischen Imperialismus": „Jede Unruhe in der Türkei, jede Veränderung in Aegypten, jede Erregung in Persien, Transjordanien, Birma, Afghanistan müssen wir mit der größten Sorgfalt beobachten, nur weil wir Besitzer von Indien sind. Dies gibt uns die führende Stellung unter den asiatischen Mächten und ein hervorragendes Interesse an der Politik aller Länder, die auf dem Wege nach Indien liegen"[2]).

Dieses Verhaftetsein Großbritanniens mit dem Besitz von Indien läßt bei der „Stellungnahme zur Bagdadbahn" die englische Meinungsbildung in den Vordergrund des Interesses treten. So erklärt sich auch die frühe Warnung, daß England „die Anlage einer maritimen Basis oder eines befestigten Hafens im Persischen Golf durch eine andere Macht als eine sehr ernste Bedrohung britischer Interessen ansehen und sicherlich mit allen zu Gebote stehenden Mitteln Widerstand leisten würde"[3]). Diese Warnung ist aber in Berlin nicht richtig verstanden worden oder man hat sie dort nicht verstehen wollen. Die Rivalität Rußlands und die noch unbereinigte Atmosphäre zwischen den beiden Mächten hat dazu geführt, daß in Deutschland diese Worte[4]) auf Rußland bezogen wurden, ohne daß man sich über die These von allgemeiner Bedeutung Klarheit schaffte[5]). Symptoma-

1) John Robert Seeley: „The Expansion of England". 1883. Deutsch von Karl Alexander von Müller. Leipzig-Berlin-Stuttgart 1928. S. 196 ff.

2) Seeley a. a. O. S. 137.

3) Mai 1903. vgl. Schiemann: „Deutschland und die Große Politik" 1904. S. 161.

4) Landesdownes auf Interpellation der Lords Lamington und Ellenborough vom 5. 5. 1903.

5) vgl. Jean Imbert de la Tour: „Le Chemin de Fer de Bagdad et l'Opinion Anglaise", in „Questions Dipl. et Col." 1903. Vol. 15. S. 609 ff.

tisch für die Auffassung der berühmten Rede Landsdownes in Deutschland ist die sorglose Kritik Schiemanns in der Kreuzzeitung, daß „die englische Theorie vor allem Rußland trifft, das nie ein Hehl daraus gemacht hat, daß es durch den Persischen Golf als den nächsten Ausgang zum warmen Meer zu gelangen gedenke“[6]).

Diese Isolation Indiens von dem europäischen Inselreich Großbritanniens hat die Aufmerksamkeit der Engländer schon früh auf die Verbindung der beiden Teile des Empires gelenkt.

Wir können in der Geschichte des türkischen Eisenbahnwesens überhaupt drei scharf abgesonderte Perioden unterscheiden: Die erste endet im Jahre 1888, die zweite im Jahre 1903 und die dritte 1914 mit dem Ausbruch des Weltkrieges. Die erste Epoche erstreckt sich auf Eisenbahnbauten in der europäischen Türkei, zuerst angeregt durch den Baron von Hirsch, der 1867 vom Sultan eine Konzession erhielt und die „Orientalische Eisenbahngesellschaft“ gründete. Einige Jahre lang war die Gesellschaft unter französischem Einfluß. Später gab die Teilnahme österreichischen Kapitals dem Unternehmen einen mehr österreichischen Charakter. Durch das Einschalten einer Schweizer Institution erlangte schließlich die Deutsche Bank durch Uebernahme der Hirsch'schen Aktien das Uebergewicht[7]).

Die zweite Periode ist ausgefüllt mit Bauten in der asiatischen Türkei. Hier waren die Eisenbahnkonzessionen am Anfang in englischen Händen. Das Interesse Englands an der Errichtung von Brückenpfeilern auf dem Wege nach Indien macht sich hierdurch erkenntlich. Die älteste und einzige Linie, die 1914 noch in englischem Besitz sich befand, war die Verbindung Smyrna-Aidin, die bereits 1856 an eine englische Gesellschaft konzessioniert und 10 Jahre später über eine Entfernung von 376 km vollendet wurde[8]). Es folgten Smyrna-Kassaba[9]) und Mersina-Adana, die ebenfalls von britischem Kapital und Material erbaut wurden und vorerst unter britischem Einfluß blieben. Auch die Linie Haidar-Pascha-Ismidt, die Stammlinie der späteren Bagdadbahn, welche der direkten Verwaltung der türkischen

6) Theodor Schiemann a. a. O. Band 3 1904. S. 162.

7) „Quarterly Review“ 1917. S. 488 f.: „The Bagdad Railway Negotiations“ by „Dämon“.

8) „Fortnightly Review“ 1921. S. 543 f.: „Peace and the Bagdad Railway“ by „Dämon“.

9) über die Strecke Smyrna-Kassaba vgl. S. 37/38.

Regierung unterstand, wurde für einige Jahre einem Syndikat überlassen, dem ein britischer Untertan präsidierte[10]).

Diese Eisenbahnen in Kleinasien, die von der Küste her dem Inland zustrebten, wurden ursprünglich von Engländern in der Hoffnung in Angriff genommen, daß ein baldiger, ertragreicher Handel in den von den Linien durchzogenen Distrikten gewährleistet sei. Anders steht es mit dem Plan einer Linie durch die mesopotamische Ebene. Hier ist deutlich das Streben nach der schnellsten Verbindung mit Indien ersichtlich. So entstand lange vor dem deutschen Plan die Idee eines „trockenen Weges" nach Indien — vor der Eröffnung des Suezkanals die einzige Möglichkeit, Indien ohne die Beibehaltung der alten „Ostfahrt" um das Kap der guten Hoffnung herum zu erreichen. Zwei Expeditionsreisen des Colonel Francis Chesney in den Jahren 1832—35 und 1835—37 — also in denselben Jahren, in denen Moltke die strategische Topographie des Landes studierte — bilden das Fundament des Planes zur Schaffung eines Landweges von Seleucia nach Bassorah[11]). Die Ideen Chesneys wurden in London viel besprochen[12]) und wurden von Palmerston unterstützt gleichwie von Lord Stratford de Redcliffe, welcher schon die Pläne der oben erwähnten Linien mit tätigem Beistand begleitet hatte[13]). Zur gleichen Zeit, wie diese Pläne erwogen wurden, opponierte Palmerston gegen den Suezkanal[14]). Es ist überhaupt festzustellen, daß vor dem „Coup" Disraelis vom Jahre 1875, mit dem er den Kanal durch Aktienerwerb für England sicherstellte, England in gleicher Weise gegen die „neue Route" opponiert hat, wie später gegen den deutschen Vorstoß. Die Gründe sind die gleichen: „Der kürzeste Weg nach Indien" gehörte unter britische Kontrolle!"

Auf Grund der Beobachtungen von Chesney wurde im Jahre 1851 die „Euphrates Valley Railway Company" ins Leben gerufen, der an bevorzugter Stelle der erwähnte Oberst Chesney sowie Sir William Andrew, der Präsident der „Indischen Eisenbahngesellschaft" in Delhi[15]), angehörten. Es gelang dieser Gesellschaft im Jahre 1856, eine

10) „Quarterly Review" a. a. O. S. 489.
11) Francis Chesney: „Survey of Euphrates and Tigris Rivers". London 1850.
12) M. D. G. Hogarth in „National Review" Mai 1902.
13) Redcliffe war damals britischer Gesandter in Konstantinopel.
14) vgl. Artikel „Suez Kanal" in Enz. Brit., Vol. 25. S. 23.
15) „National Review" 1902. Hogarth a. a. O.

Konzession für den Bau einer Eisenbahn zwischen Suédia, gegenüber von Cypern, und Basra am Schat el Arab von der Pforte zu erlangen. Die türkische Regierung übernahm eine Garantie von 6 % auf das notwendige Kapital. Eine solche Linie würde England wieder unabhängig gegenüber den französischen Plänen zum Durchstich der Sinaihalbinsel gemacht haben, weil sie eine schnellere Beförderung von Passagieren, Post und Truppen nach Indien ermöglicht hätte[16]). Aber die finanziellen Bestimmungen waren nicht zugkräftig genug, um die englischen Kapitalisten zu Investierungen anzureizen, und die Unterstützung der britischen Regierung für eine Periode von 25 Jahren wurde nachgesucht. Jedoch eröffnete der 1869 vollendete Suez Kanal neue Perspektiven. Die Anwesenheit der Russen im Nahen Orient und die Kontrolle Frankreichs über eine „short all-water route" nach Indien gaben von neuem Anlaß zu ernsten Erwägungen hinsichtlich der Verbindungen mit Indien[17]). Man griff also auf die Ideen Chesney's und Andrews zurück. Eine Studienkommission wurde im Jahre 1871 eingesetzt, um die Frage „über den ganzen Sachverhalt von Eisenbahnverbindungen zwischen Mittelmeer, Schwarzem Meer und dem Persischen Golf" zu prüfen[18]). Diese Kommission berichtete, daß der Bau einer Eisenbahn von Alexandrette durch die mesopotamische Ebene[19]) nach dem Persischen Golf die Investierung einer Summe von 10 000 000 L erfordert hätte[20]). Da es nicht wahrscheinlich schien, daß für die Bahn eine britische Gouvernementsgarantie erhältlich war, bestand in England wenig Stimmung und Anreiz für das private Kapital, sich auf Investierung derartiger Geldsummen in einem fremden Lande einzulassen.

Die Notwendigkeit einer von England beherrschten Landroute wurde zudem durch die Erwerbung der Suez-Kanal-Aktien von Disraeli unter weit geringerem Kostenaufwand im Jahre 1875 überflüssig[21]). Indessen sandte Disraeli, für jede Idee empfänglich, die dem Reich im Orient neue Aussichten eröffnete, den Afrikareisenden V. L. Ca-

16) „Quarterly Review" 1917. S. 490.
17) Earle a. a. O. S. 177.
18) „Quarterly Review" a. a. O. 1917. S. 489.
19) Es handelt sich um den sogenannten Rechnitzer Plan.
20) Earle a. a. O. S. 178.
21) vgl. „Fortnightly Review" 1921. Vol. 110. „Peace and the Bagdad Railway" by „Dämon" S. 545 f.

meron zu neuen Studien nach Syrien und Mesopotamien. Zurückgekehrt vertrat Cameron in der Oeffentlichkeit die Ansicht, daß der „trockene Weg" nach Indien ebenso wertvoll sei wie die Wasserstraße von Suez[22]).

Während dieser Zeit hatte Deutschland wenig Interesse an den Vorgängen im Nahen Osten! „Heimische Probleme der ökonomischen Entwicklung und der nationalen Einigung absorbierten alles. Frankreich und Rußland, nicht Deutschland, waren die Störenfriede der britischen Ruhe im Orient"[23]).

Diese Situation des Gegensatzes zwischen Frankreich—Rußland und England spiegelt sich bei Beginn der deutschen Ansprüche in der ganz andersartigen Aufnahme des deutschen Planes bei der englischen öffentlichen Meinung. Die englische Presse war erfreut von der Aussicht, daß die Ankunft der Deutschen im Nahen Orient die russische Expansion im mittleren Osten blockieren würde. Chamberlain und Cecil Rhodes erklärten sich für ein Zusammengehen mit Deutschland in kolonialen Fragen. Die britische Regierung war mehr auf Frankreich argwöhnisch als auf Deutschland[24]).

Als der Kaiser 1898 zum zweiten Mal den Nahen Osten aufsuchte, schrieben die „Times"[25]):

„In diesem Lande können wir gute Wünsche haben für den Erfolg des Kaisers und für alle Pläne, in Bezug auf die Ausdehnung des deutschen Handels, die mit ihr verbunden sein könnten. Einige von uns mögen vielleicht für unseren eigenen Einfluß und unseren eigenen Handel in den türkischen Herrschaftsgebieten fürchten. Aber wir können ehrlich sagen, daß, wenn wir diese guten Dinge nicht für uns haben sollten, es keine Hände gäbe, in denen wir sie lieber sehen würden als in den deutschen".

Im allgemeinen kann man sagen, daß die Orientreise des Kaiserpaares in England zunächst keine schlechte Presse gefunden hat. Die „Times", welche die Reise mit Aufmerksamkeit verfolgten, beschäftigten sich zuerst mit ihrer möglichen Rückwirkung auf das Protektorat, das Frankreich, wie wir oben gesehen haben, bisher über die katholischen Christen im Orient für sich in Anspruch nahm. Die „Times"

22) „Our Future Highway". London 1880. 2 Bände.
23) Earle a. a. O. S. 178.
24) ebendort
25) Times vom 25. 10. 1898.

wollten in der Reise keine politische Handlung, sondern eine „moralische Eroberung" sehen. Der Deutsche Kaiser habe vollkommen Recht, sich im Gegensatz zu der französischen Meinung als Protektor des Heiligen Ortes zu betrachten. Als es bald darauf zum Abbruch der Beziehungen zwischen Preußen und dem Vatikan kam, da der Papst vor französischen Pilgern erklärt hatte, daß seit alters Frankreich allein das Recht des Protektors der katholischen Christen in Palästina ausüben dürfe, waren die „Times" auf seiten Deutschlands. In einem Leitartikel vom 15. 10., betitelt „Das katholsche Protectorat", erklärten sie die Haltung Deutschlands für durchaus logisch und verständlich und „vollkommen in Einklang mit seiner sonstigen geradausgehenden Politik"[26]). Am 23. 11. brachten die „Times" jedoch einen rückblickenden Artikel auf die Reise, in dem die anfängliche Sympathie schon etwas getrübt erscheint[27]); sie meinten, daß die Reise in Deutschland selbst keinen sehr großen Anklang gefunden habe, und bezweifelten, daß die deutsche Industrie die Vorteile ernten würde, die man in Deutschland erwartet habe. Den Beschluß bildete die etwas boshafte „Hoffnung", daß die Reise „dem Kaiser selbst wenigstens gut bekommen ist, und daß er jetzt mit erneuter Energie seinen ausgezeichneten Verstand und seine Geschäftstüchtigkeit solchen Dingen wie dem Lippe-Detmolder Streit zuwenden wird und der unrechtmäßigen Vertreibungspolitik in Schleswig-Holstein"[28]).

Etwa ein Jahr später, wenige Tage nach der Unterzeichnung der Abmachungen in Konstantinopel wiederholten die „Times" dann nochmals, daß „die Engländer kein Land wüßten, in dessen Hände sie das Unternehmen lieber fallen sehen würden, als in die Deutschlands"[29]), und glaubten sogar, daß dieses Unternehmen gut genug sei, um „fair proportion of British Capital" zu erreichen. Auch Cecil Rhodes, der Apostel des britischen Imperialismus, äußerte sich wohlwollend gegenüber dem deutschen Projekt, als er nach einem Besuch in Deutschland im Frühjahr 1899 nach London zurückkehrte[30]). Dagegen war man ge-

26) K. O. Herkenberg: „The Times und das deutsch-englische Verhältnis im Jahre 1898." Stuttgart 1925. S. 92.

27) Ueber die Gründe dieser Wandlung und zunehmenden Kritik vgl. S. 64 ff.
Kritik vgl. S. 83 dieser Arbeit.

28) K. O. Herkenberg a. a. O. S. 98.

29) Times vom 27. 11. 1899 .

30) Earle a. a. O. S. 67.

genüber Frankreich und Rußland und der Kritik, welche aus diesen Ländern die deutschen Pläne begleitete, weniger freundlich gestimmt. „The Globe" bezeichnete es geradezu als russische „Unverschämtheit", die asiatische Türkei als ein „second Mandchuria" zu betrachten. Es sei die Politik der russischen Regierung, Kleinasien als „tabula rasa" anzusehen, auf der der russische Federhalter nach Belieben schreiben könne[31]). „Zwischen Frankreich und England könne es keine entente cordiale geben. Frankreich habe weder Mut noch politischen Sinn"[32]).

Die Gründe für diese anfangs freundliche Aufnahme des deutschen Planes liegen in der damaligen politischen Konstellation. Wir stehen um die Jahrhundertwende im Zeichen einer kontinentalen Ebbe und einer raumpolitischen Flut. Die Faschoda-Affäre, die Probleme des mittleren Ostens, der Burenkrieg haben die Aufmerksamkeit der englischen öffentlichen Meinung in den Weltraum hinausgelenkt. Daß die mesopotamische Ebene in das Bereich der kontinentalen Ebbe zu nehmen ist, erscheint selbstverständlich, wenn man die geschichtliche Stellung des Nahen Ostens übersieht. Von den Perserkriegen an hat Kleinasien in die europäische Politik aktiv eingegriffen. Der Staat Alexanders hat den Orient in unmittelbaren Zusammenhang mit dem Abendlande gebracht, ein Zustand, an dem der Bestand des oströmischen Reiches nichts geändert hat. Seit dem Auftauchen der osmanischen Türken hat die kontinentale Politik ebenfalls mit dem Vorhandensein eines Machtstaates an ihrer südöstlichen Peripherie rechnen müssen.

England ist noch im neunzehnten Jahrhundert für die Erhaltung der Integrität der Türkei eingetreten, weil sie das natürliche Bollwerk Indiens darstellte und etwa die Funktionen übernahm, die die berühmten kilikischen Pässe, welche die Bagdadbahn überqueren sollte, im Altertum innehatten. Erst das anglo-japanische Bündnis von 1902 und der in seiner Folge erzwungene Frontwechsel der russischen Politik — Abkehr vom pazifischen, Zuwendung zum atlantischen Programm — ließen den Wert der Türkei als Bollwerk Indiens herabsinken[33]).

31) 10. 8. 1899. Zitiert bei Earle a. a. O. S. 67.
32) Daily Mail vom 9. 11. 1899. Ebendort.
33) vgl. Zühlke, Herbert: „Die Rolle des fernen Ostens in den politischen Beziehungen der Mächte 1895—1905". Historische Studien, E. Ebering, Berlin 1929. S. 74 ff.

Englische Sympathien für eine Beteiligung an dem deutschen Unternehmen haben aber auch nach dem Auftreten der englischen Ansprüche im Persischen Golf und der sich herausbildenden Gegnerschaft gegen das Projekt einer kleinasiatischen Transversalbahn bestanden. So hält Farrer die in Verbindung mit der Kueiter-Frage auftauchenden Mutmaßungen für „müßige Gerüchte, erhoben, um einen Plan zu vereiteln, welcher auch der Welt, nicht nur Deutschland, genutzt hätte. Deutschland empfand, daß man es an einem Kulturwerk gehindert habe, wie es Frankreich mit Erfolg in Tunis und England in Aegypten vollbracht habe“[34]). Noch im Oktoberheft des „Edinbourgh Review“ vom Jahre 1907[35]), also im Jahre der russisch-englischen Verständigung und der dadurch entstehenden gemeinsamen Front gegen den deutschen Plan, wie sie in dem im gleichen Jahre stattfindenden Kaiserbesuch zum ersten Mal in Erscheinung trat, ist ein von „Morning Post“ und „Tribune“ günstig kommentierter Aufsatz veröffentlicht worden, der in überaus wohlwollendem Ton die Kulturarbeit darlegt, welche Deutschland durch den Bau der Bagdadbahn in Angriff genommen hat. Der leider ungenannte Verfasser des sehr umfangreichen Artikels[36]) muß zu dem Schluß gelangen, daß es kein Verbrechen Deutschlands an England und Frankreich ist, wenn es sich zum Ziel setzt, „den einst reichsten Kulturboden der Erde wieder zurückzuerobern“. „Wenn die Deutschen, wie ein großer anglo-ägyptischer Wasserbaumeister[37]) bestätigt, imstande sind, die Kornfelder Babyloniens wieder zum Leben zu erwecken, so werden beide, die Türkei und England, davon Vorteil haben, und sie werden berechtigt sein, davon einigen Nutzen zu ziehen“[38]). Der Artikel im „Edinbourgh Review“ wendet sich gegen Chéradame und Bérard. Chéradame verurteile die Frage vom Standpunkt der „national rivalries“ aus und achte darauf mehr als auf die „merits and interests of the question itself“; nicht interessiere Chéradame die Gelegenheit, ein altes Kulturland der europäischen Kenntnis zu erschließen. Die europäische Expansionsbewegung sei aus-

34) J. A. Farrer: „Europäische Politik unter Edward VII. Deutsch von Karo. München 1925. S. 81.
35) S. 371 ff.
36) S. 371—398.
37) gemeint ist Willcocks.
38) Morning-Post vom 6. 11. 1907.

schließlich eine kolonisierende. Was England in Aegypten und Frankreich in Marokko treibe, das sei weniger die Lust nach Herrschaftsgebieten und das Verlangen nach dem Erwerb neuer Besitzungen als der Gedanke, daß England oder Frankreich „can restore order where there is chaos and fertility where there is sterility".

Die Aufnahme des deutschen Planes in England um die Jahrhundertwende stand, wie wir darzulegen versucht haben, in unmittelbarer Abhängigkeit von den großen kontinental-weltpolitischen Strömungen. Die unzweifelhafte Sympathie, mit welcher man dem Auftauchen der Deutschen in Kleinasien zum großen Teil in Presse und Politik gegenübertrat, hat jedoch bald einer weitgehenden Mißstimmung Platz machen müssen, deren Zustandekommen im Folgenden behandelt werden soll.

V. Kapitel.

Die sympathische Aufnahme, mit der England die deutschen Pläne in Vorderasien begleitete, haben wir oben versucht, auf die Formel: kontinentale Ebbe — raumpolitische Flut zu bringen. Mit der Jahrhundertwende trat England jedoch aus der „splendid isolation" heraus, und die bis dahin latent gewesenen Differenzen zwischen England und Deutschland gelangten an die Oberfläche. Als ein äußeres Symptom dieser Erscheinung kann man vielleicht das Ausscheiden der Persönlichkeit Salisbury's[1]) aus der europäischen Politik bezeichnen. Die Haltung Deutschlands im Burenkrieg und die ablehnende Haltung der gesamten Northcliffe-Presse in der Venezuela-Angelegenheit haben anscheinend die freundschaftliche Stimmung ebenso herabgemindert[2]) wie gewisse außenpolitische Rücksichten. So äußerte sich am 2. 11. 1898 der Petersburger Korrespondent der „Times", daß die unerwarteten Erfolge der Deutschen in China und insbesondere in der Türkei ein unangenehmes Gefühl in Petersburg weckten. Der Berichterstatter meinte, daß die Russen in den Deutschen die politischen Nebenbuhler sähen, sowie die Engländer in ihnen die kommerziellen[3]).

Außerdem standen dem deutschen Plan Bedenken rein sachlicher Art entgegen, insofern, als gewisse Interessentengruppen sich aus ökonomischen Gründen skeptisch verhielten. Bereits während der Orientreise des Kaisers war die wirtschaftliche Stellung, die sich Deutschland im Orient erworben hatte, diskutiert und die „geräuschlose Ausdauer" kritisiert worden, mit der die deutschen Handelsinteressen seit vielen Jahren gefördert worden sind[4]). So befürchtete die Smyrna - Aidin - Company durch die Trassenlegung einer Transversallinie eine Abnahme ihres Wirkungskreises. Ein eifriger Verteidiger der Interessen der Smyrna-Aidin-Gesellschaft war Mr. Gibson Bowler. Er war nicht gegen das Projekt, weil „alle Eisenbahnen Parasiten der Schiffe"

1) am 12. 7. 1902 aus Gesundheitsrücksichten. Lord Salisbury ist etwa ein Jahr später am 22. 8. 1903 gestorben.
2) Ibbeken a. a. O. S. 244.
3) Herkenberg a. a. O. S. 97.
4) Herkenberg a. a. O. S. 93.

wären; aber das sei keine Eisenbahn, sondern ein „finanzielles Verbrechen und eine politische Konspiration“[5]). Ebenfalls entgegengesetzt waren die Interessen der Flußschiffahrt auf Euphrat und Tigris, die etwa seit der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts in den Händen der „Euphrates and Tigris Navigation Comp., Lt.“ (Lynch Brothers) sich befand. Diese hatte zwischen Bagdad und Basra ein praktisches Handelsmonopol. Die Bagdadbahnkonzession von 1903 brach in dieses Monopol ein, indem sie der Bagdadgesellschaft Rechte auf die Schiffahrt auf dem Tigris zusicherte[6]). Ferner bedrohte die Bagdadbahn selbst die vorherrschende Stellung im Verkehrswesen des Zweistromlandes, welche die Brüder Lynch bisher innegehabt hatten. Unter günstigen Bedingungen konnten Schiffe die Strecke Bagdad-Basra[7]) in 4 bis 5 Tagen bewältigen. Eine Eisenbahn hätte auf dem kürzeren Landwege die Entfernung[8]) in einem einzigen Tag zurücklegen können. Für Passagiere, Post und Frachten eröffneten sich so günstigere Beförderungsmöglichkeiten. In der Erhaltung ihres Verkehrsmonopols empfindlich bedroht, versicherten die Brüder Lynch, daß ein für den britischen Handel so bedeutendes Privileg an Deutschland „nur über die Leichen der beiden Prinzipale“ übergehen würde[9]). Im Jahre 1911, nach dem Zustandekommen der Verständigung mit Rußland in Potsdam, war eines der Haupthindernisse für den Weiterbau der Bahn beiseite geräumt, und der „Tod“ der beiden Brüder Lynch schien eine beschlossene Sache. Da ergriff der ältere der beiden Prinzipale noch einmal das Wort[10]). H. F. B. Lynch, der Seniorchef der „Euphrates and Tigris Navigation Comp.“, ging von dem Gedanken aus, daß die Deutschen der Türkei einen großen Dienst erwiesen hätten mit der Konstruktion der anotolischen Eisenbahnen. Als einen Mißgriff bezeichnete er es aber, dieses System bis ins Tigris- und Euphrattal auszudehnen, wo die Flüsse eine „natürliche und logische Vorsorge für den Handel getroffen hätten.“ Lynch umkleidet das eigene Interesse mit den politischen Wünschen seines Landes. Wenn die Bahn die Gebirge ver-

5) Earle a. a. O. S. 190.
6) Artikel 9 und 23 der Konzession vom 5. 3. 1903.
7) über 500 englische Meilen.
8) nur etwa 300 Meilen.
9) David Fraser: „The Short Cut to India“. London 1909. S. 42/43.
10) „Fortnightly Review“ 1911. S. 375 ff.

läßt, welche das anatolische Plateau nach Süden abschließen, befinden wir uns „face to face“ mit der politischen Frage. Die Verzweigungen, welche die Konzession von 1903 in sich schloß, hätten ihre politische Bedeutung. Vor allem der Zweig, welcher bei Rajak[11]) Richtung Killis-Aegyptische Front ausbiegt, gewann immer mehr an strategischer Gefahr. Unterstützt durch Paul Rohrbachs Definitionen der Bagdadbahn als einer „Trumpfkarte in einem möglichen Konflikt mit England“ und seine Bewertung der Linie in strategischer Hinsicht[12]), hat Lynch in England viel Entrüstung hervorgerufen. „Brauche man fremdes Kapital“, so meint Lynch, so berufe man sich auf die kommerzielle Natur des Unternehmens. Aber wenn man sich an die öffentliche Meinung wende, so mache man das Projekt zum Gegenstand der Weltpolitik“[13]). Die Ausführungen des großen englischen Finanzmannes gewinnen umso mehr an Bedeutung, als Lynch behauptete, die deutschfeindlichen Blätter wie die „Times“, Morning Post“, „National Review” in der Hand zu haben; er forderte nichts geringeres, als daß die Bagdadbahn von ihrem Eintritt in die mesopotamische Ebene an vorwiegend englisches Kapital heranzuziehen habe. Dabei drohte der Finanzmann, daß, „wenn Deutschland ohne England die Linie durch Mesopotamien baue, ein Krieg zwischen Deutschland und England unvermeidlich wäre, selbst wenn das Foreign Office seine Zustimmung dazu gebe, weil . . . . England nie dulden werde, daß ein solcher Keil sich zwischen Indien und Aegypten einschiebe“[14]). Britische Verkehrsinteressen standen also dem deutschen Plane im Wege. Trotzdem hat es auch in England „businessmen“ gegeben, die Vorteile für den britischen Handel aus der Vollendung des Unternehmens gesehen haben und keine Bedrohung der englischen prosperity durch ein Projekt, welches „verbesserte Verbindungen mit den britischen Kolonien im Orient versprach“[15]). Der Amerikaner Earle erklärt aus seiner anti-imperialistischen Haltung heraus den englischen Widerstand aus ökonomischen Gründen für hinfällig. Die Erleichterung des Postdienstes nach Indien, die

11) kurz vor Damaskus.
12) „Die Bagdadbahn“. 1911. S. 18/19. Rohrbach hält England zu Land nur in Aegypten für „tötlich verwundbar“.
13) a. a. O. S. 776.
14) G. P. XXV Nr. 8262 Oktober 1905.
15) Earle a. a. O. S. 193.

Entwicklung schnellerer Passagiermöglichkeit, die Reduktion der ozeanischen Frachtsätze würden, so meint Earle, nicht ohne Einfluß auf die Ausdehnung des britischen Handels geblieben sein. Earle glaubt auch nicht, daß das englische Volk Willens gewesen wäre, die weiten ökonomischen Interessen den „Privilegien einer Handvoll englischer Kapitalisten zu opfern". Aber das Problem komplizierte sich durch den Tatbestand, daß nicht ausschließlich ökonomische Fragen zur Debatte standen. „Die politische Bedeutung des Bagdadunternehmens überschattete alle ökonomischen Erwägungen"[16]).

Zudem ist für die Abmachungen vom 5. 3. 1903 die Genehmigung Englands nicht eingeholt worden, so daß es den Anschein erweckte, als ob die ganze Verkehrsentwicklung in der asiatischen Türkei unter deutschen Einfluß, unter völliger Ausschaltung des englischen gestellt werden sollte[17]). Aber erst das Bekanntwerden der deutschen Absicht, die Strecke bis Kueit am Persischen Golf zu führen, hat den Umschwung in der englischen Meinungsbildung zur Folge gehabt[18]).

Durch den beabsichtigten deutschen Vorstoß an die Küste des Persischen Golfes war das „indische Glacis" bedroht, und Deutschland als „die" Macht zu werten, deren Politik „auf dem Wege nach Indien lag". Der Begriff des „indischen Glacis" war von dem englischen Prokonsul Indiae, George N. Curzon, zu einer Art Doktrin ausgestaltet worden. In seinem Buche „Persia und the Persian Question" schreibt Sir George im Jahre 1892: „Wofern wir also nicht gewillt sind, Persien in die jämmerliche Lage von Buchara und Khiva fallen zu sehen und einer Macht, deren Interessen in Mittelasien, wenn nicht jetzt, so in Zukunft mit den unsrigen zusammenprallen können, einen unberechenbaren Stärkezuwachs zuzugestehen, so muß England wach sein und sich rühren, und die Erhaltung der Unversehrtheit Persiens — so weit sie noch möglich ist — muß als einer der Grundartikel unseres imperialistischen Glaubensbekenntnisses aufgenommen werden"[19]). War dieser Satz auch im Augenblick seiner Ausprägung auf Rußland gemünzt, so

16) Earle a. a. O. S. 195.
17) Farrer a. a. O. S. 80.
18) am 27. 3. hatte von der Goltz „zugegeben", daß die Bahn bis Kueit geführt werden sollte.
19) Bd. II. S. 605.

ergeben sich aus der unbedingten englischen Forderung auf Sicherung Persiens als „garantierter Staat" die notwendigen Folgerungen für die Reaktion, welche etwaige Ansprüche einer Macht in diesen Regionen hervorrufen könnte.

Aus den Anschauungen dieser Curzon-Doktrin heraus erklärt sich der frühe Schritt der indischen Regierung, dem deutschen Vorstoß von vorherein die Möglichkeit zu nehmen, bis zu dem beabsichtigten Ziel, Kueit am Persischen Golf, also inmitten des „indischen Glacis", vorzudringen. So unterzeichnete Colonel Mead, britischer Resident am Persischen Golf, bereits im Jahre 1898, als die ersten Gerüchte über den beabsichtigten Bahnbau laut wurden, auf Veranlassung der indischen Regierung mit dem Scheik Mobarek eine Konvention, welche diesem eine „spezielle Protektion" der britischen Regierung zusicherte[20]). Als unter der Leitung von Herrn Stemrich im Jahre 1900 eine technische Kommission in Kueit anlangte, um die Möglichkeiten eines geeigneten Terminus zu studieren, fand sie den Scheik ihren Wünschen gegenüber wenig zugänglich[21]). So wurde die „Kontrolle des Persischen Golfes, eines Außenpostens der indischen Verteidigung, die Schlüsselstellung des britischen Widerstandes gegen die Bagdadbahn[22]). Das Ziel der britischen Politik war also bereits im Jahre 1899 festgelegt. Die Paragraphierungen von 1914, deren Wirkungen der Ausbruch des Krieges verhindert hat, haben nur eine formale Bedeutung. Ihr eigentlicher Inhalt zeichnet sich schon in den ersten Gegenaktionen der britischen Regierung ab. „Es ist das ein bedeutsames Beweismittel für die Unbedingtheit und Ausdauer, mit der England die deutsche Wirtschaftspolitik als politische und wirtschaftliche Gefahr mit politischen Mitteln bekämpft hat"[23]).

Das ganze Problem der deutsch-englischen Verständigung kreist so um den eigentlichen Endpunkt der Bagdadbahn herum und zieht sich bis zu den Verhandlungen vom Jahre 1914 hin. Mit dem Verlautbarwerden des Planes, die Bahn nach dem Persischen Golf weiterzuführen, trat anerkanntermaßen der Wechsel in der Meinungsbildung

---

/20) Ueber die Kueiter-Frage vgl. H. Marchand: „Les Questions d'Arabie: Le Jemen, Mascate et Kueit", in „Questions Dipl. et Col." 1911. S. 397 f., Colonel Mead in „Pall Mall Gazette" vom 25. 1. 1916; Earle a. a. O. S. 197 f. Ibbeken a. a O. 234 ff.

21) Earle a. a. O. S. 198 .

22) ebendort.

23) Ibbeken a. a. O. S. 237.

Englands ein. Die „Pax Britannica", welche England in den Gegenden des Persischen Golfes hielt, erschien durch den deutschen Vorstoß bedroht. Dieser Ansicht gibt T. I. Bennet in einem Artikel des Jahres 1902 deutlichen Ausdruck[24]): „England hat den Frieden unter Völkern, welche nicht seine Untertanen waren, gehalten; hat in Zwischenräumen Wasserstraßen patrouilliert, über die es keine formale Herrschaft ausübt; hat in fremden Häfen ein offenes Tor gehalten, durch welches die Kaufleute jeder Nation Zutritt zu fernen Märkten haben konnten, wie zu ihren eigenen". Die Wahl des Endpunktes am Persischen Golf würde also die „Pax Britannica" gestört haben. Noch im Jahre 1915 wird die Berechtigung Englands zu seinem Vorgehen diskutiert; im „National Review" schreibt ein anonymer Gewährsmann: „Schon immer, seit England nach Indien ging, ist es ein Kardinalprinzip unserer auswärtigen Politik gewesen, den britischen Einfluß im Persischen Golf unverletzt zu erhalten". Der Grund dafür war, daß, wenn eine Macht sich am Persischen Golfe niederließe, England eventuell mit einer „Naval-Base" innerhalb der „kurzen Reichweite der Küsten Indiens" konfrontiert werden könnte. Solch eine Basis hätte die englische Position im Falle eines Krieges (wie 1915 zur Zeit der Abfassung) gefährden können. Auch ein „isolierter befestigter Platz" wäre nicht gefährlich gewesen, jedoch kennzeichne die Verbindung eines solchen Platzes mit dem Mutterlande durch eine Eisenbahn den Bagdadplan als ein in seiner „Essenz" strategisches Unternehmen. „Wenn die Deutschen einmal Basra erreicht hätten, würden sie niemals aufgehört haben, für einen Terminus in Kueit zu intriguieren, und eines schönen Morgens würden wir aufgewacht sein, um ein neues Tsingtau in schlagender Entfernung von Indien zu finden"[25]).

Die Bedeutung des Persischen Golfes ist von den verschiedensten Autoritäten erkannt worden. So schrieb im Jahre 1902 der amerikanische Admiral A. T. Mahan über die Wichtigkeit einer Flottenbasis in diesen Gewässern: „The control of the Persian Gulf by a foreign State of considerable naval potentiality, a fleet in being there based upon a strong military port, would reproduce the relations of Cadiz, Gibraltar, and

24) In „The Past and Present Connection of England with the Persian Gulf", „Journal of Society of Arts" Juni 1902.

25) „National Review" 1915. S. 148 ff. „Asiaticus", „India, what has become of the Anglo-German Agreement."

Malta to the Mediterranean. It would flank all the routes to the farther East, to India, and to Australia, the last two actually internal to the Empire, regarded as a political system; and although at present Great Britain unquestionably could check such a fleet, so placed, by a division of her own, it might well require a detachement large enough to affect seriously the general strength of her naval position"[26]).

Der englische Publizist Evans Lewin bezieht sich auf einen Artikel vom Juni 1902 in der „Internationalen Revue" über die Armeen und Flotten", in dem zum Ausdruck gebracht wurde, daß, wenn der Persische Golf in den dauernden Besitz einer fremden Macht gelange, sich an der ökonomischen Stellung Englands zwar nichts ändern, daß seine militärische Bedeutung in Asien jedoch eine Umwandlung erfahren würde. Hieran anschließend äußert er sich: „Es war deswegen eine Notwendigkeit, jede Macht an der Errichtung eines Flottenstützpunktes in diesen Regionen zu verhindern. Zu diesem Zweck ist die britische Politik vorzugsweise nach dem Osten gerichtet worden, nicht in einer beliebigen ‚dog-in-the-manger Politik' (aus Futterneid), sondern in dem gleichen Sinne, wie man die Errichtung einer fremden Basis an den Ufern der Themse verhindern würde — denn der Persische Golf ist die indische Themse und hat für Indien dieselbe Bedeutung wie dieser Fluß für London"[27]). So liegen Ausgangspunkt und Endziel der britischen Politik auf einer geraden Linie. Die Festigung der englischen Stellung im Persischen Golf in kommerzieller und politischer Hinsicht zeichnet sich deutlich als Kriegsziel in der Meinungsbildung des Königreiches ab.

Die zwischen Ausgangspunkt und Endziel liegende Zeit ist ausgefüllt mit dem ständigen Bemühen, den Kurs der englischen Politik im Nahen Osten auf der einheitlichen Linie zu halten, die das Interesse und die Sorge um die Sicherheit Indiens erforderte. Dabei hat England wenig Rücksicht auf die Wünsche seiner Verbündeten genommen, sondern ist zielbewußt den Weg gegangen, den ihm die geopolitische Lage — hier ist der Begriff geopolitisch in diesem Sinne anwendbar — in seinem Bestreben, den Indischen Ozean zu einem „mare clausum" zu machen, aufgezwungen hat,

26) „Retrospect and Prospekt" S. 224—25—

27) Evans Lewin: „The German Road to the East". London 1917. S. 92.

nicht immer mit dem Beistand und der Zustimmung der englischen Finanz.

Im Jahre 1903 schwebten Verhandlungen zwischen der deutschen und der englischen Finanz zum Zweck eines Zusammengehens in den Fragen der Bagdadbahn. Als aber Balfour die bevorstehende deutsch-englische Finanz-Entente im Parlament ankündigte und auf die Einigungsbestrebungen über die Frage des Persischen Golfes hinwies, erhob sich im Parlament starker Widerspruch. Die englische Suprematie am Golf sei durch die Bagdadbahn bedroht, man wolle kein „zweites Venezuela", England habe am Golf eine „Trumpfkarte" in der Hand, die es voll gegen Deutschland einsetzen müsse[28]). Noch stärker war das Echo der öffentlichen Meinungsbildung. Mit Ausnahme der „St. James Gazette"[29]), welche die „Times" für ihre „curious and alarmist deduction" kritisierte, sprach sich die gesamte englische Presse einschließlich der Zeitschriften gegen das vorgeschlagene Zusammengehen mit Deutschland aus. Der „Spectator" erwartete ein Dementi und sprach von einer „Verpflichtung" des Foreign Office, die Banken vor einer Investierung in Anbetracht des Risikos zu warnen[30]); das englische Volk wolle sich nicht noch einmal mit Deutschland einlassen[31]); „Morningpost" warnte vor der Bagdadbahn als Interessenbedrohung Englands in seiner indischen Sphäre[32]), und die Versicherung der englischen Regierung, eine Beteiligung käme nur unter völliger Gleichberechtigung Englands in Frage, vermochte nur vorübergehend die Aufregung über den von Balfour vorgeschlagenen Akkord zu beschwichtigen. Das englische Parlament ließ anfänglich Abmachungen mit den deutschen Finanzleuten hingehen, wandte sich jedoch entschieden gegen jede Uebereinkunft mit der deutschen Regierung. Schon wenige Tage nach dem erwähnten Beschwichtigungsversuch nahmen die „Times" den Kampf wieder in vollem Umfang auf[33]). Wenn man den Charakter der englischen Presse als Kontrollorgan der Politik in Rechnung stellt, ist es nicht zu verwundern, daß Balfour am 23. 4. erklären mußte, daß „England niemals gewünscht

28) Earle a. a. O. S. 180 f.
29) Earle a. a. O. S. 187.
30) ebendort.
31) Ibbeken a. a. O. S. 246.
32) G. P. Band XVII, Nr. 5257.
33) G. P. Band XVII, Nr. 5259.

habe, einer solchen Abmachung beizutreten, und auf keinen Fall Teilhaber derselben sein könne“[34]). Die englischen Finanzleute waren von dieser plötzlichen Schwenkung des „amtlichen England“ durchaus nicht begeistert. Sir Clinton Davis, einer der englischen Finanzleute der Morgangruppe, gibt diesen Empfindungen in einem Briefe Ausdruck, der erst sechs Jahre später veröffentlicht wurde[35]). In diesem Brief erklärt Clinton, daß an dem Scheitern der finanziellen Mitwirkung die „feindliche Haltung“ der englischen Presse die Schuld trage.

Das englische Kapital hat aber eine besonders in Frankreich gut aufgenommene „nationale Zurückhaltung“ geübt und erst auf Wunsch der Regierung in den Jahren 1909/10 wieder in die Besprechungen eingegriffen[36]).

Der nun eingeschlagenen erklärten Opposition gegen das deutsche Unternehmen ist das finanzielle Problem zu Hilfe gekommen. Das Aktienkapital war nur klein, und die Obligationen waren ohne Pfänder für die Zinszahlung keine börsenmäßig brauchbaren Papiere. Die Erhöhung der Einfuhrzölle des osmanischen Reiches von 11 auf 15 Prozent, welche man als Pfand für diese Obligationen dachte, war an die Zustimmung der vertraglich mitbestimmenden Großmächte gebunden, und England wie Rußland erhoben dagegen Einspruch[37]). Die Verschuldung der Türkei durch die russischen Kriege hatte die Einrichtung einer internationalen Schuldenverwaltung veranlaßt, welcher der Eingang aus bestimmten Steuern zugewiesen war[38]). Erst als diese Eingänge über den Bedarf der Schuldenverwaltung hinausgehende Beträge erbrachten, konnte endlich 1908 die frei gewordene Summe der Verzinsung der Bagdadbahnobligationen zugewiesen werden. Infolge des finanziellen Notstandes mußte nach Fertigstellung der ersten Sektion Konia-Bulgurlu[39]) von 200 km der Weiterbau ruhen. Aus dieser finanziellen Problematik erwuchs für England der Gedanke, das Unternehmen in seinen Besitz zu bringen. Diesen Gedanken sprach der Times-Redakteur Chirol in

34) Ibbeken a. a. O. S. 247; G. P. Band XVII, Nr. 5261.
35) „The Nineteenth Century and after“ Vol. 65, 1090 f.
36) B. D. VI. Kap. 46, II: „The Cassel-Gwinner Nenotiations“.
37) Im Sommer 1907 wurde der Ertrag der endlich zugestandenen 3 Prozent Zollerhöhung für Zwecke der Zivilverwaltung der mazedonischen Provinzen blockiert. vgl. Helfferich a. a. O. III, 142.
38) Die sogenannten „Revenues concédées“.
39) am 25. 10. 1904.

seinem Buche „The Middle Eastern Question“[40]) ziemlich vorbehaltlos aus. Chirol glaubte nicht, daß die Türkei die finanzielle Bürgschaft für die Sicherstellung des Zinsendienstes leisten könne. Das Unternehmen werde also bei der Ueberwindung der technisch schwierigen Sektion durch die Berge des Taurus und in den furchtbaren Einöden am oberen Euphrat und Tigris stecken bleiben. Dann sei es für die englische Geldmacht an der Zeit einzugreifen, denn das bankrotte Unternehmen werde, wie Chirol andeutet, dann billig zu haben sein[41]).

Wenden wir uns nun kurz den inzwischen eingetretenen politischen Ereignissen zu! Die großen politischen Veränderungen haben an der Meinung Englands wenig ändern können. Nach dem Abschluß der anglo-russischen Konvention von 1907 präsentierte sich die neue Front erstmalig anläßlich des Kaiserbesuches in Windsor Castle im November des gleichen Jahres[42]). Die neue Gemeinschaftsfront drückt sich am besten in Lord Haldanes kategorischer Formulierung aus, daß man die Frage nicht „à deux“, sondern nur „à quatre“ erörtern könne[43]). Auch in diesen Besprechungen[44]) erhob England den Anspruch auf den Terminus am persischen Golf. Die ganze Frage scheiterte jedoch trotz der Zusage des Kaisers „I will give you the gate“[45]), weil man sich nicht der Gefahr einer Majorisierung aussetzen und zudem gegenüber Rußland und England den Anschein vermeiden wollte, „daß man ihrem nur schwach begründeten Interesse an der Sache das gleiche Gewicht beizumessen geneigt sei, wie demjenigen des weit stärker beteiligten England“[46]).

Die Ablehnung des Vorschlages einer Viermächte-Konferenz hat in England arge Mißstimmung erregt. G. P. Gooch gibt über das Fehlschlagen der Bemühungen von 1903 und 1907 ein zusammengefaßtes Werturteil ab: „Wenn

---

40) London 1903.
41) vgl. C. A. Schäfer: „Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik“. 1916. S. 38, 50, 61.
42) Der Kaiserbesuch erfolgte in Erwiderung der Visiten Edwards von 1903 in Kiel, 1906 in Friedrichshof und 1907 in Wilhelmshöhe.
43) B. D. VI 42, 62.
44) s. hierüber: G. P. 24, 17—22; Sidney Lee: „Edward VII. 1927 II, 337 f; Frhr. v. Schön: „Erlebtes“. 1921. S. 21.
45) Haldane before the war. 1920. S. 48.
46) Schön: „Erlebtes“. S. 21.

die britische Ablehnung einer Zusammenarbeit 1903 ein Irrtum war, so war die Ablehnung der britischen Bedingungen 1907 eine Kalamität"[47]). Die Anschauung wurde bestätigt durch die amtlichen Berichte[48]).

Es gab nach dem vollständigen Scheitern der Verhandlungen von 1907 nur wenige Stimmen in England, die gegenüber dem deutschen Projekt eine wohlwollende Haltung einnahmen.

Zu diesen wenigen, die den deutschen „Drang" nicht von vorherein ablehnten, gehört der englische Kolonialpolitiker Harry Johnston. In seinem Buch „Common Sense in Foreign Policy"[49]) stellte er eine Art Programm auf. Er erklärte, England sei die letzte Macht, die die kolonialen Aspirationen anderer Länder zurückweisen dürfe. Das zentraleuropäische Problem sei nur so lange eine Gefahr für den Weltfrieden, solange Deutschland und Oesterreich „are penned up in their present limits"[50]). Johnston nennt unter den „einzigen" casus belli, „die einem vernünftigen britischen Staatsbürger einfallen können" — es sind immerhin elf an der Zahl — „jede Einmischung einer anderen Macht in Aegypten oder der Sinaihalbinsel, der britischen Sphäre in Arabien, oder in die Unabhängigkeit und Neutralität des ganzen übrigen Arabien zwischen der Bucht von Kueit und dem Golf von Akaba" und „die Begründung einer Einflußsphäre in Südpersien östlich von Bender-Dilam (60 km nordwestlich Buschir) durch irgendeine andere europäische Macht als Großbritannien"[51]). Selbst Johnston also, dessen Haltung Deutschland gegenüber der deutsche Herausgeber Ernst Vohsen als „nicht ausgesprochen feindselig" bezeichnet hat, sieht in der Zielrichtung der deutschen Orientpolitik eine Bedrohung vitaler Interessen Englands, während er Frankreich „begründete sprachliche und historische Ansprüche auf Schutzherrschaft in Syrien" zubilligt[52]).

Der andere Engländer, der in diesem Zusammenhang zu erwähnen ist, ist der Wasserbaumeister William Willcocks. Der englische Ingenieur hatte sich in Indien und im Niltal

47) „Cambrigde History of British Foreign Policy. „Cambrigde 1923. III. S. 387.
48) B. D. VI, Nr. 267 f., S. 368 f.
49) London 1913. a. a. O.
50) S. 61.
51) S. 22. Nr. 6 und 7.
52) S. 42.

bei der technischen Ausarbeitung von Irrigationsprojekten Lorbeeren geholt und besonders durch die Konstruktion des berühmten Staudammes von Assuan Weltruf erlangt. 1909 wurde er beratender Ingenieur für das Ottomanische Ministerium für öffentliche Arbeiten und war in den Jahren 1911 bis 1913 verantwortlicher Ingenieur für die von der Firma John Jackson Lt. ausgeführte „Hindie Barre", die den ersten Schritt in der Irrigation von Mesopotamien darstellt. Während der Zeit seiner beratenden Tätigkeit bei dem Ottomanischen Ministerium für öffentliche Arbeiten war Willcocks mit der Untersuchung betraut worden, ob es möglich sei, die alten Bewässerungsanlagen mit modernen Mitteln der Technik wieder ins Leben zu rufen. Die Berührung mit diesem Problem hat Willcocks zu der Meinung gebracht, daß eine gleichmäßige Bewässerung von Mesopotamien eine „Woge der Prosperität" für das Land mit sich bringen würde, so daß eine Einwanderung vor allem aus Aegypten und Indien als Folgeerscheinung zu erwarten sei. Unter dem Schlagwort „rivers for irrigation, railways for communication"[53]) kritisierte er die britische Regierung bezüglich ihrer kurzsichtigen Politik in der Protektion der Lynchbrothers und ihrer veralteten Flußschiffahrt. „Für Schiffahrt könnt ihr den Eisenbahntransport einsetzen; für Vorschläge zur Bewässerung kann nichts die Funktion des Wassers einnehmen"[54]).

Die neue jungtürkische Regierung hatte gleich nach Einführung der Konstitution ihre Sorge der Wiederbelebung der fruchtbaren Ländereien Mesopotamiens gewidmet. Ehemals eins der fruchtbarsten, reichsten und dichtbevölkertsten Gebiete der Erde, ist es durch den Verfall der großartigen altbabylonischen Bewässerungs- und Schutzwasseranlagen in öde Steppe und Sumpfland verwandelt worden, dem die ungeheuren Wassermengen der jetzt ungebändigten Ströme nicht mehr Segen, sondern Unheil brachten[55]). Die Schwierigkeiten einer rationellen Bewässerung und die Gefahr der Versumpfung waren bereits im Altertum bekannt[56]). Zwar wurde noch bis ins Mittelalter hinein hier Baumwolle in

53) „The Irrigation of Mesopotamia')'. London 1911. S. 135.
54) ebendort.
55) s. v. Herzfeld: „Ueber die historische Geographie von Mesopotamien", in Petermanns Mitteilungen 1909. S. 345 f.
56) Ed. Meyer: „Geschichte des Altertums. 5. Aufl. Band I. 2. H. S. 430 f.

größerem Umfang gebaut, aber den Stürmen der Geschichte, die gerade zwischen Euphrat und Tigris, wie sonst nirgend, gehaust haben, ist fast alles zum Opfer gefallen. Besonders Südmesopotamien, speziell das Land bei Bagdad und Babylon, ist infolge der zu starken Sonnenbestrahlung und des zu geringen Regenfalles auf künstliche Bewässerung angewiesen. Willcocks arbeitete nun einen Plan aus, der ein vorläufig zu bewässerndes Gebiet von 2,8 Millionen ha umfaßte[57]) und eine Bauzeit von 8 Jahren vorsah[58]). Der Irrigationsplan versprach eine außerordentliche Steigerung der agrarischen Produktion in den betroffenen Gebietsteilen.

Waren so die Aussichten für das „nouveau régime" recht günstig, so war dem englischen Handel die Kehrseite der Medaille zugewendet. Die britische, bzw. die indische Einfuhr beherrschte den Südteil Mesopotamiens in gleicher Weise wie die ebenfalls vom Persischen Golf her zugänglichen Südprovinzen Persiens, für deren Exploitation sich England in seinem Abkommen mit Rußland besondere Rechte gesichert hatte. Die Waren wurden ausschließlich auf den Schiffen der bereits bekannten Lynch Comp. ihren Bestimmungsorten zugeführt. Es mußte sich folglich für die englische Politik darum handeln, entweder den Bahnbau zu verhindern oder, falls das nicht möglich, sich den südlichen Abschnitt zu sichern, sei es durch Partizipation oder durch eigene Linie. Der Gedanke, durch eine Art Konkurrenzlinie den kommerziellen Vorteil der Bagdadbahn auszuschalten, taucht hier nicht zum ersten Male auf[59]). In greifbare Nähe rückt diese Erwägung aber erst, als Willcocks, um gute Ingenieure für seine Arbeiten zu verpflichten, nach Europa kam[60]) und von seinen Plänen und dem damit verbundenen Vorteil für die Zukunft Kenntnis gab[61]).

Die Bedrohung des britischen Handels in Mesopotamien veranlaßte in dieser Lage die Regierung zu einem Kurswechsel. Da die Internationalisierung der Linie nicht mehr durchführbar erschien, andererseits auch nach der Konzessionierung der 840 km vom 2. 6. 1907 und Beseitigung der

57) Davon entfielen 300 000 ha auf das Ffußgebiet des Dijale und des Adhem, 1,1 Mill. ha auf das Tigris-, und 1,2 Mill. ha auf das Euphratgebiet. Im Schat et Arab-Bezirk waren 200 000 ha vorgesehen.

58) vgl. Schäfer a. a. O. S. 25 f.

59) B. D. VI Nr. 254 und 270.

60) Im November 1909.

61) B. D. VI Nr. 281.

den Bau bisher hindernden finanziellen Schwierigkeiten die Möglichkeit einer Durchführung des Baues ohne Hilfe auswärtigen Kapitals in greifbare Nähe gerückt war, glaubte man in England den Zeitpunkt für gekommen, von der bisherigen gemeinsamen Frontstellung abzurücken. Die Publizistik gibt uns über diese Vorgänge wenig Material, während uns die Aktenpublikationen über das politische Spiel unterrichten, welches nun in direktem Wege die Potsdamer Entrevue zur Folge hat. Der englische Botschafter in Konstantinopel erhielt den strikten Auftrag, sich an die Pforte um Konzessionierung einer Eisenbahn zwischen Bagdad und dem Persischen Golf zu wenden, die „without any financial garanty from the Turkish Government" sein und das Recht der Verlängerung bis zum Mittelländischen Meer in sich schließen sollte[62]). Die Bitte um Konzessionierung einer eigenen Eisenbahnlinie zum Persischen Golf bedeutet den Anfang des Ausschwenkens von dem bisherigen Kurs. War es unter vielen Mühsalen und Umwegen endlich gelungen, Rußland in die gemeinsame Front einzubeziehen, um zu verhindern, daß die Bagdadbahn „a purely German enterprise" würde, so hielt man jetzt in London den Zeitpunkt einer selbständigen Politik für geeignet, um auf diese Weise mit den Germans zu „good terms" zu kommen. Wir haben schon weiter oben gesehen, mit welcher Energie z. B. H. F. B. Lynch gegenüber den neuen Plänen seine Interessen verteidigt hat. Jedoch hat die politische Entwicklung dazu beigetragen, die englische Meinungsbildung in der Richtung einer stärkeren Aktivierung ihrer Orientpolitik zu beeinflussen.

Die neuen Wege, welche England im Euphrattal beschritten hat, haben nicht den Beifall des russischen Verbündeten gefunden. Die Besprechungen der englischen Bankiers mit der deutschen Finanzgruppe haben in Rußland „Verblüffung" darüber ausgelöst, daß sich England nun auf „einen ganz neuen und unerwarteten Kurs einschiffte"[63]). Dieser neue Kurs hat auch nicht den Beifall aller englischen Staatsmänner gefunden. Aus den Depeschen, die Sir Arthur aus Petersburg nach dem Foreign Office sandte, geht deutlich hervor, wie besorgt er um diesen „Riß auf der Laute", auf der man bisher „so harmonisch gespielt hatte"[64]), war. M. P. Pavlovič, welcher bei der Behandlung

62) Earle a. a. O. S. 226.
63) B. D. VI Nr. 288.

der russischen Auffassung mehrfach erwähnt wurde, schreibt hierzu „Wir bemerken, daß die „Nowoje Wremja", die seiner Zeit mit solcher Kraft das Verhalten Delcassés in der Bagdadfrage in der Periode 1901—1903 kritisiert hat, die Grundform ihres Gesichtspunktes in der Folge änderte. So schrieb im Mai 1910 — es waren nur noch fünf Monate bis zur Potsdamer Zusammenkunft — die „Nowoje Wremja" folgendes: „Wir sollten nicht mehr dem Bau der Bagdadbahn ein Hindernis entgegenstellen. Im Gegenteil, wir sollten an ihrem Bau und der Ausbeutung teilnehmen. Dieses würde unseren Finanzkreisen und auch unserer tätigen Industrie Verdienste schaffen. Außerdem würde uns eine Teilnahme an diesem Unternehmen einen legalen Anteil des Einflusses auf den allgemeinen Verlauf der türkischen Angelegenheiten, der jetzt in die Hände Deutschlands übergeht, geben! . . . . ."[65]). Dieses Vorspiel zu der Potsdamer Entrevue spiegelt uns die Fluktuationen, welche noch 1910 innerhalb der Entente vor sich gingen. Die Potsdamer Abkommen selbst stellen sich somit als unmittelbare Folge der veränderten Haltung Englands in der Bagdadfrage dar. Man könnte das aus den publizistischen Meinungen kaum schließen, zumal in Frankreich als auch in England allgemeine Entrüstung in der Oeffentlichkeit über diese „unerwartete Ueberraschung" herrschte, „Rußland weniger treu zu finden als seine Partner in der Entente"[66]). Jedoch klärt die englische Aktenpublikation in Verbindung mit den Siebert-Dokumenten das Zustandekommen der Potsdamer Entrevue als Abhängigkeitserscheinung des englischen Kurswechsels mit ziemlicher Deutlichkeit auf. Die russische Annäherung im Jahre 1910 geschah aus Furcht vor einer Isolierung in der orientalischen Frage, für die man bereits soviel Opfer gebracht hatte. Infolge des Abkommens entbrannte zunächst eine heftige Diskussion über die durch die neuen Umstände gegebene Lage.

In Paris und in London empfand man die Verständigung als eine „Untreue Rußlands". In Paris stellte Hanotaux die Frage, ob „Rußland die Triple-Entente verlassen hätte"[67]). In London führte Lloyd George eine Attacke gegen Rußland

64) s. B. D. VI S. 390 ff., insbesonder eNr. 290.
65) M. P. Pavlovič a. a. O. S. 72.
66) Robert de Caix a. a. O. S. 273.
67) W. M. Fullerton: „Problems of Power". New York 1913 S. 171.

und versicherte, daß diese Desertion Großbritannien keine Veranlassung geben könnte, seine Politik auch nur um ein Jota zu ändern. „Die slavische Gefahr schien im Augenblick in Frankreich und England höher eingeschätzt zu werden als in Deutschland“[68]). Im „Observer“ erklärte der bekannte englische Journalist James Louis Garvin, welcher 1926 bis 29 als Hauptherausgeber der „Encyclopedica Britannica“ zeichnete[69]), daß in der Frage dieser Bahn, die das Lebensinteresse Englands mehr als irgend einer anderen europäischen Großmacht berührte, der Dreiverband absolut aufgehört habe zu existieren[70]).

Auf alle Fälle war es jedoch notwendig, sich über die neue Lage Klarheit zu verschaffen. Für die französischen Interessenten ergab sich aus der neuen Situation die Frage, ob man „die Börse für türkische Werte öffne“[71]), oder ob man überhaupt das Unternehmen aufgeben solle. Das Unternehmen hatte sich langsam weiter entwickelt, ohne Frankreich bisher irgendeinen Vorteil zu bieten, den der Akkord von 1902 reserviert hatte. Damals konnte man an ein „oeuvre franco-allemande“ glauben. „Man konnte annehmen, daß Frankreich über die syrischen Abschnitte des Netzes einen „place prépondérante“ erhalten würde. Heute kann man nichts davon merken;“[72]). Diese Meinung hat sich praktisch in dem Vertrage vom 15. 2. 1914 durchgesetzt, nachdem die Deutsche Bank die im Besitze der französischen Gruppe befindlichen Anteile übernahm. Frankreich erhielt dafür seine „Satisfaktionen“ in Gestalt von Eisenbahnkonzessionen über 2000 Meilen in der asiatischen Türkei.

Für die Engländer ergab die Potsdamer Entrevue manche Verlegenheit, wie man sich jetzt dem Unternehmen, das man fast ein Jahrzehnt blockiert hatte, angliedern konnte, damit aus dem Bau nicht „ a purely German enterprise“ würde. Man wollte plötzlich von dem bisher gehaltenen Kurs wenig wissen. Die englischen Kritiker hätten immer gesagt: „Wenn die deutschen Finanzleute und türkischen Politiker eine Bahn in der asiatischen Türkei bauen wollen,

68) Earle a. a. O. S. 242.

69) Garvin gab seit 1908 die Zeitung „The Observer“, ab 1912 die „Pall Mall Gazette“ heraus und verfaßte ein Buch über „The Economic foundations of peace“, London 1919.

70) vgl. Hermann Oncken: „das deutsche Reich und die Vorgeschichte des Weltkrieges“. Leipzig 1933. S. 679.

71) Robert de Caix a. a. O. S. 270 ff.

72) Robert de Caix a. a. O. S. 270 ff.

dann in Gottes Namen, laßt sie doch! Die Idee, daß Großbritannien sich diesem Plan widersetzt hätte, ist pure Einbildung"[73]). Aber das eigentliche Projekt, um das England den Kampf geführt hatte, kann aus den Erwägungen nicht herausgenommen werden. Immer noch „tanzte" das ganze Problem um die Wahl des Endpunktes. Wenn die Bahn bei Basra Halt machen wollte, so könnte man sie für „ökonomisch und harmlos" halten. Sei das Unternehmen aber „political and veiled", so würde es bis Kueit laufen[74]). Die „Paramount Position" Englands im Persischen Golf müsse gewahrt bleiben.

Auch die Irrigationspläne werden sympathischer beurteilt als zur Zeit ihrer Entstehung. „Unter weiser und kluger Kontrolle und mit Hilfe von Irrigations-Ingenieuren in Anatolien und Chaldea kann die asiatische Türkei eines der reichsten Länder der Welt werden"[75]).

Im Jahre 1910 ist auch die englische Linie unserer Betrachtung zu Ende gebracht. Die Diskussion über die Bagdadfrage läßt sich von nun an nicht mehr herauslösen aus den allgemeinen Auseinandersetzungen. Deswegen haben die Verträge von der Potsdamer Entrevue bis zum deutsch-englischen Abkommen vom 15. Juni nur einen Scheinwert. Die russische Diplomatie ist durch die „Alliance franco-russe" schon zu tief festgelegt in der Entente, als daß die Abkommen von 1910 ein tatsächliches Ausschwenken aus der Triple-Entente hätten einleiten können. Der Vertrag vom Frühjahr 1914 mit Frankreich hat ebenfalls keinen Charakter als feste Größe des politischen Geschehens sondern mehr den eines reinen Geldgeschäftes: Die französischen Finanzleute konnten noch eben vor Ausbruch des Krieges ihre Anteile, die bisher mehr hemmend als fördernd für das Unternehmen waren, zu günstigem Kurs losschlagen. Der Wert des einigenden Abkommens mit England, das England die praktische Unabhängigkeit von Kueit, „dem Schlüssel zum Persischen Golf", endlich dadurch zusicherte, daß die Bahn bei Basra Halt machte, bleibt ebenfalls fiktiv[76]). Auf eine Konzession von Bagdad

73) „National Review" 1913. S. 1079. Vgl. hierzu die englische Pressehetze auf die Balfour-Rede vom 7. 4. 1903 hin. Earle a. a.,O. S. 181 f.

74) Lovat Fraser: „The Future of Turkey in Asia", in „National Review" 1913. S. 1081.

75) ebendort S. 1079.

76) Einzelheiten des fixierten Abkommens vom 15. 6. 1914.

nach dem Golf verzichtete Deutschland. Die Endstrecke durfte nur in einer Form gebaut werden, die einer Abmachung zwischen Deutschland, England und der Türkei entsprach. Dafür verpflichtete sich England, den Widerstand gegen die Bagdadbahn aufzugeben.

Damit erreichte die letzte Phase der Entwicklung ihr Ende. Seit 1909 hatte man in England eingesehen, daß man Deutschland doch nicht hindern konnte, schließlich die Bahn allein zu bauen. Ende des Jahres 1911 schrieb Chéradame noch an die „Central Asian Society", man solle gegenüber der Bagdadbahn eine ähnliche Stellung einnehmen wie Palmerston seinerzeit gegenüber dem Suezkanal. Aber bereits 1911 wurde das zurückgewiesen, da man „nicht jeden Tag einen Lord Beaconsfield auftreiben könne, der die Irrtümer seiner Vorgänger wieder instandsetze"[77]). In diesem Sinne ist auch das provisorische Abkommen vom Juni 1914 zu verstehen: Kein Ausgleich, sondern die festgehaltene Chance, durch einen „Coup" sich des Unternehmens zu bemächtigen. Ebenso wie über das Erbe der portugiesischen Kolonien verhandelte man zwischen London und Berlin über die türkische Erbschaft, als ob überhaupt die Möglichkeit bestünde, durch Abkommen einen Ausgleich herbeiführen zu können. Der Vertrag über die Bagdadbahn ist nie zur Ratifizierung gekommen; der Ausbruch des Krieges hat sein Inkrafttreten unmöglich gemacht.

In den ersten Jahren nach Ausbruch des Krieges entstand über die Zukunft der Türkei sowohl auf deutscher, wie auf Seiten der Entente, eine Reihe von Publikationen. Die deutsche Publizistik verknüpfte ihre Wünsche mit dem Mitteleuropaproblem. Auf der anderen Seite wiederum unterzog man den „Pangermanisme en Orient" einer eingehenden Kritik. Englische Publisten widmeten der „Future of Turkey" eine Reihe von Artikeln[78]), in denen die Gründe des deutschen Erfolges diskutiert wurden. Vor allem schrieb man den Fortschritt in der „Durchdringung" der „Gemein-

s. bei Earle: „The Secret Anglo-German Convention regarding Asiatic Turkey" in „The Political Science Quarterly" New York 1923. Vol. 38. S. 41 ff.; ferner „Cambridge History of British Foreign Policy", Cambridge 1923. III, S. 478—81; Abdruck des deutschen Textes in G. P. XXXVII, 1 Nr. 454.

77) Earle a. a. O. S. 215 Anm.

78) vgl. Earle a. a. O. S. 307 ff.

schaftlichkeit" zu, mit der die deutschen Banken in Kleinasien vorgegangen waren, der Anpassung der Banken- und Industrieorganisationen an die verschiedenartige finanzielle Situation, der deutschen Praxis des „Unterordnens einzelner Interessen unter das Kollektive"[79]). Die deutsche „Durchdringung" sei besonders deshalb von Erfolg gekrönt gewesen, weil das System der Bankenverzweigung den deutschen Kaufmann liquider machte, als es die Methode des Schecks auf London gestattete[80]).

Die Bagdadbahn ist ein deutlicher Ausdruck des deutschen wirtschaftlichen Expansionswillens geworden, mehr „Symbol als Werkzeug der deutschen Macht", wie Friedjung einmal gesagt hat[81]). Die „Stellung zur Bagdadbahn" der anderen Mächte ist die andere Seite dieses scheinbar wirtschaftlichen Unternehmens. Schon wenige Jahre nach ihrer Konstitution hat die Bagdadbahn so viel Redens von sich gemacht, daß sie als „kaum begonnen und schon legendär"[82]) bezeichnet wurde. Dabei hatte die Gegnerschaft durchaus keine einheitliche Wurzel. Für Rußland war die Bagdadbahn in erster Linie ein strategisches Problem. Für England sind realpolitische Erwägungen betreffs der Sicherung des indischen Imperiums maßgebend gewesen. Frankreich hatte eigentlich die geringsten vitalen Interessen im Nahen Orient; aber auch hier spielt die große Ideologie des Zivilisationsgedankens ihre besondere Rolle. Die Beschützerin der Christen, in welcher Eigenschaft Frankreich französische Sprache und Kultur im Nahen Orient verbreitet hatte, war durch den ständigen Aufstieg der deutschen Orientkommissionen, der „Kultur- und Forschungsgesellschaften" in ihrer „moralischen Vorzugsstellung" bedroht worden.

Die Bagdadbahn ist Jahre hindurch das Sorgenkind Deutschlands gewesen, eine „Anweisung auf die Zukunft, ohne Angabe des Zahltages"[83]). Sie hat die an sie geknüpften

---

79) „Quarterly Review" 1917 a. a. O. S. 495.

80) Während die deutsche Finanz ein Netz von Bankniederlassungen (Deutsche Palästinabank, Orientbank) im Nahen Orient anlegte, bedienten sich die Engländer noch des Akkreditivs und des Schecks, wodurch Verzögerungen im Zahlungswesen bis zu zwei Wochen entstehen konnten. Erst 1909 etablierte Ernest Cassel die „National Bank of Turkey".

81) „Das Zeitalter des Imperialismus". Berlin 1919. I, S. 252.

82) Paul Imbert a. a. O. S. 656.

83) Friedjung a. a. O. II, S. 390.

wirtschaftlichen Erwartungen nicht erfüllen können. Dafür hat Deutschland durch die Trassenführung auf einer weltpolitischen Mittellinie von höchster Gefährlichkeit in seiner levantinischen Interessensphäre den politischen Druck geerbt, der bisher auf der Türkei gelegen hatte.

Lebenslauf.

Ich wurde am 5. April 1902 als Sohn des Frauenarztes Dr. med. Julius Krebs in Breslau geboren. Bis Michaelis 1918 besuchte ich das humanistische Gymnasium und verließ dasselbe mit der Versetzung nach Obersekunda. Vom April 1920 bis zum Ende des Jahres 1925 war ich im Bankfach und in der Industrie tätig. Nach privater Vorbereitung erhielt ich am 14. 9. 1927 von dem Prüfungsausschuß das Zeugnis der Reife. Dann wandte ich mich dem Studium der Geschichte, Germanistik und Staatswissenschaften zu und zwar an den Universitäten Breslau und Berlin.

Meine akademischen Lehrer waren die Herren Professoren Andreae, Aubin, Hartung, Kähler, Kampers, Kornemann, Kühnemann, Meinecke, Merker, Reincke-Bloch.

Ihnen allen, insbesondere Herrn Professor Kähler, welcher mir die Anregung zu dieser Arbeit gab, und den Referenten Herrn Professor Andreae und Herrn Professor Beyerhaus bin ich zu aufrichtigem Dank verpflichtet.

Günther Krebs.